LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr.
DÉPARTEMts — 15 fr.
ETRANGER . — 20 fr.

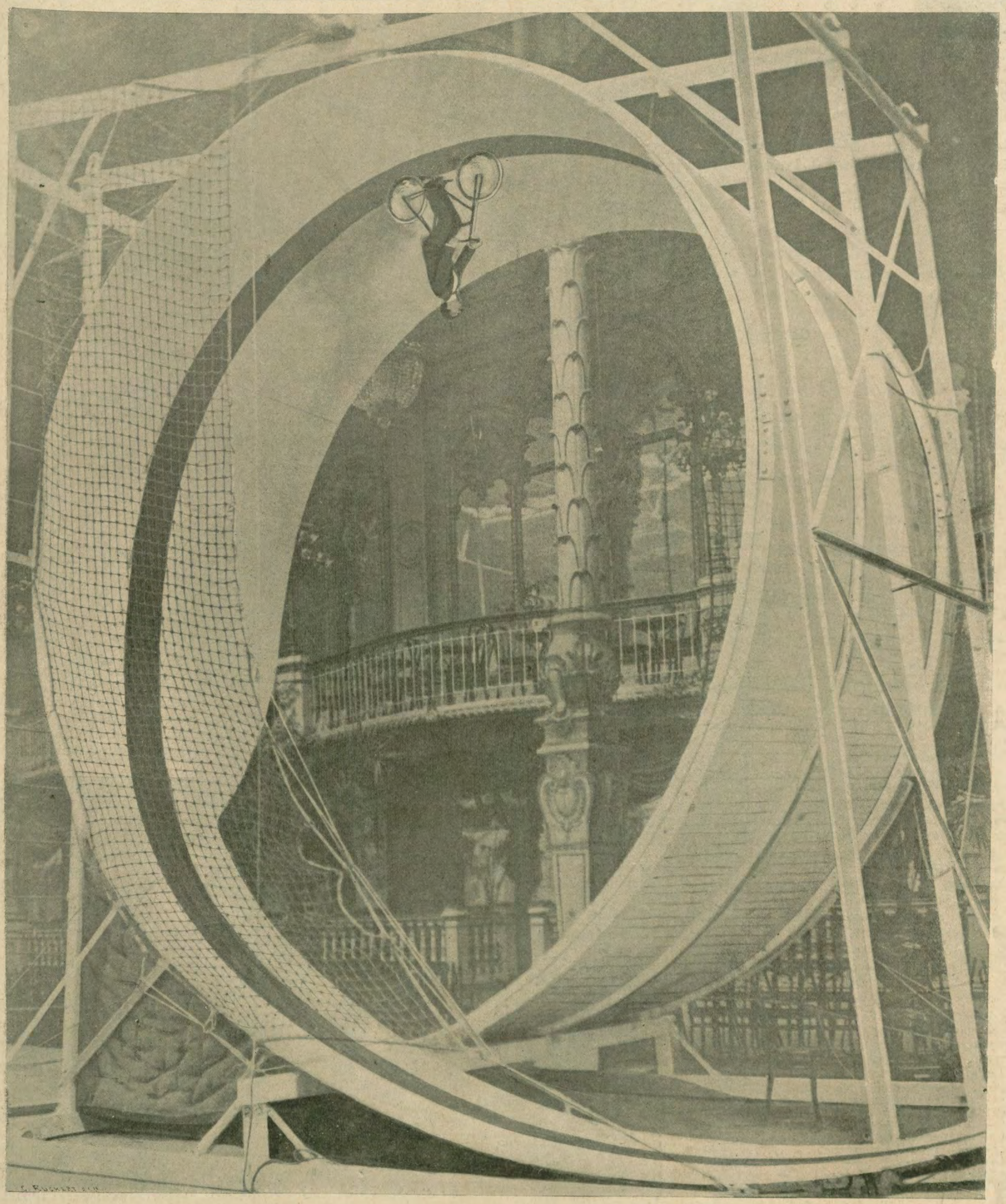
ÉDITION DE LUXE
FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER. — 40 fr.

21 Mars 1903. — N° 236.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.



(Cliché Branger-Doyé.)

LOOPING THE LOOP. — LE PASSAGE DE LA BOUCLE PAR MÉPHISTO.

Les premiers dans la presse, nous donnions, il y a quelques semaines, une photographie du Passage de la Boucle, photographie prise dans un cirque de Berlin. Depuis quelques jours, Paris possède deux acrobates qui exécutent cet émouvant numéro. Pour permettre à nos lecteurs de se faire une idée exacte de l'impression produite par cet audacieux travail, nous avons pris une photographie de l'une des pistes, celle du Casino de Paris, et nous avons fait ajouter sur cette photographie, par un de nos dessinateurs, le courageux acrobate Méphisto, dans la position la plus paradoxale, tel qu'il se trouve au moment où il est arrivé au point culminant de la boucle, exactement la tête en bas.

Voir l'article p. 178 et suiv.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Voir dans notre prochain numéro :

Une Surprise sensationnelle

à nos abonnés et lecteurs

Voir également :

La Mi-Carême en automobile,
par Maurice Ravidat.

La Reprise des courses plates,
par Franc Picard.

La Poule des Vainqueurs,
par Georges Prade,

etc., etc.

Les numéros 31, 33, 35, 38, 40, 41, 44, 45, 58, 109, 116, 126, 134, 143 de la *Vie au Grand Air* sont à peu près épuisés.

Nous sommes acheteurs de ces numéros au prix de 50 centimes l'exemplaire.

*Nous recommandons à nos lecteurs qui veulent se tenir au courant des dernières nouvelles de l'automobile et du cycle la lecture de l'*Auto, *le plus documenté et le mieux tuyauté des journaux sportifs quotidiens.*

NOTRE SALLE D'EXPOSITION

Il y a foule tous les jours dans notre *Salle d'Exposition* au 9, avenue de l'Opéra, au rez-de-chaussée.

On y vient examiner :

Les gravures de la *Vie au Grand Air*, de *Femina* et de *Musica*; les livres pratiques concernant le sport; les cartons relieurs pour nos trois revues et les collections reliées de nos trois publications; de nombreuses séries de cartes postales les plus curieuses, les plus intéressantes et les plus nouvelles.

On peut y déposer les demandes d'abonnement et prendre connaissance des nombreuses primes sportives ou féminines offertes aux abonnés de nos trois publications.

Entrée libre pour nos abonnés et lecteurs.

Nous rappelons à nos lecteurs que nous sommes en mesure de leur fournir des épreuves photographiques de la plupart des illustrations parues dans la Vie au Grand Air.

Le tarif est le suivant :

En 9/12, l'épreuve non collée	2 »
— collée sur gros carton biseauté or	2 50
En 13/18, l'épreuve non collée	2 50
— collée sur gros carton biseauté or	3 »
En 18/24, l'épreuve collée sur gros carton biseauté or, retouche comprise	10 »
En 24/30, — — —	20 »
En 30/40, — — —	30 »

Toutes les demandes doivent porter la mention Office photographique *et contenir en un mandat-poste le montant de la commande augmenté de 50 centimes pour frais de port et d'emballage.*

L'Office photographique V. G. A. *se charge également de tous travaux sur commande.*

LES EDITEURS.

(Fac-simile d'une gravure parue dans l'*Almanach illustré de Cagliostro*, en 1846).

Comme on le voit, le passage de la boucle ne date pas d'hier. Il est juste d'ajouter que cette première expérience se faisait avec un wagonnet roulant sur des rails.

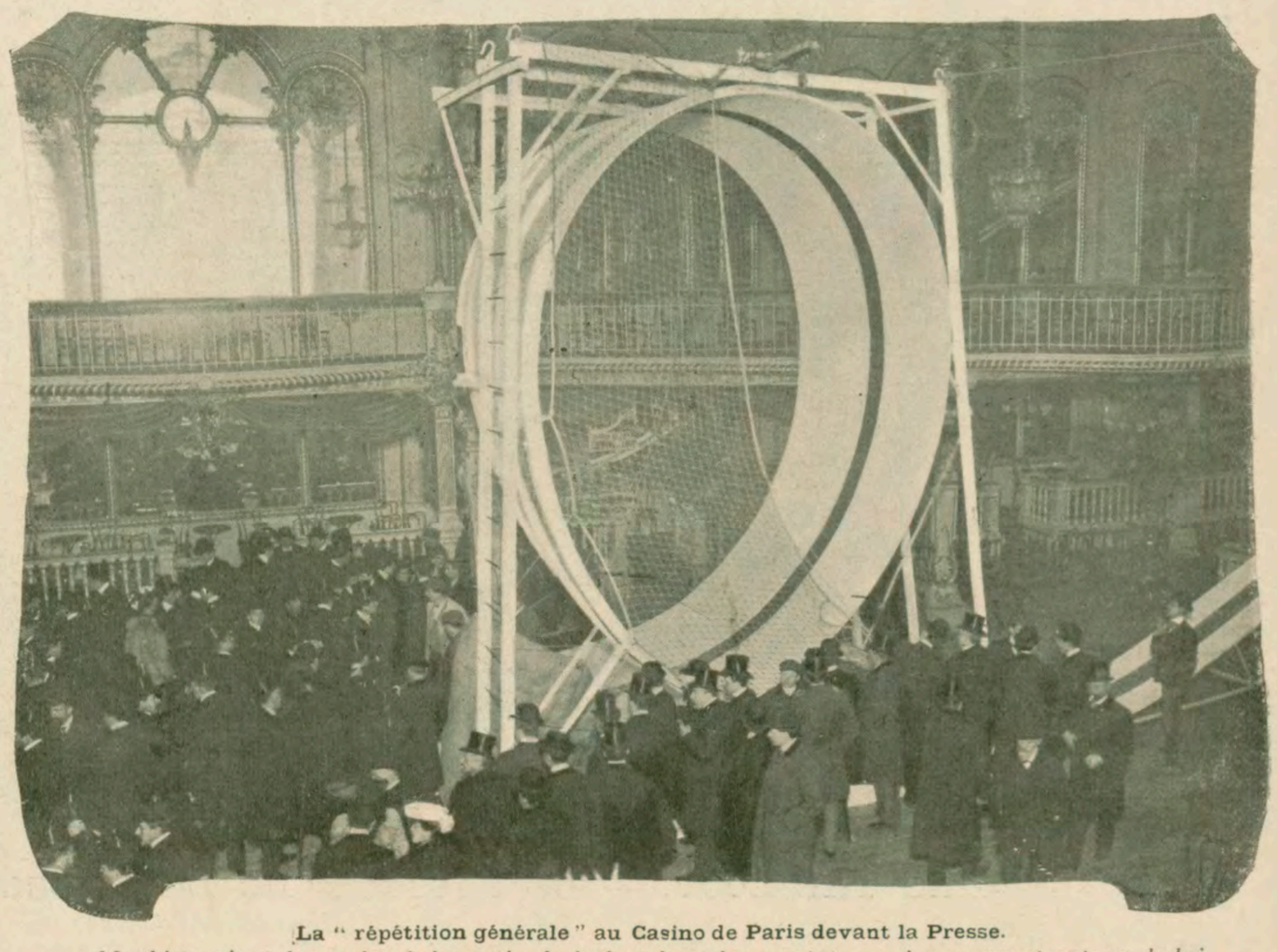
Looping The Loop

Il est à peine nécessaire d'expliquer aujourd'hui ce que c'est que « Looping the loop ». Tous nos lecteurs savent en quoi consiste cet exercice plus périlleux dans l'apparence qu'en réalité. Un savant professeur, qui est en même temps un cycliste de la première heure, et membre du Comité Technique du Touring-Club, M. Carlo Boutlet, a bien voulu se charger de leur expliquer quelle est la nature des forces diverses qui entraînent le « looper » dans son voyage circulaire et le maintiennent sur la piste. Les quelques équations dont est — une fois n'est pas coutume — parsemé son article, ne les effraient pas! Ils peuvent les passer. Le raisonnement suffira pour les instruire.

On a déjà versé des flots d'encre à propos du fameux passage de la boucle! Chacun a donné sa petite explication et fait son petit calcul! L'explication est en général à peu près exacte, *en gros;* mais le calcul est d'ordinaire plus que fantaisiste. C'est que presque tous ceux qui ont écrit jusqu'ici sur ce sujet ont oublié, dans leurs calculs, de tenir compte de la résistance de l'air et, comme nous allons le montrer, cette résistance est loin d'être négligeable. Si *Diavolo*, l'inaugurateur de ce petit jeu s'était fié à ces calculateurs pour déterminer les meilleures dimensions à donner à son appareil, il ne serait probablement plus en vie.

Allons-y donc, nous aussi, de notre petite *explication;* je n'ose pas dire de notre *calcul*, car, en fait, le problème est loin d'être simple, il appartient au domaine du calcul intégral et différentiel et les lecteurs de la *Vie au Grand Air* me sauront gré, je pense, de laisser de côté la partie purement mathématique de la question.

Le cycliste qui se meut dans la piste en boucle est soumis à trois forces que nous allons d'abord étudier : la *pesanteur*, la *force centrifuge* et la *résistance de l'air*, en négligeant la résistance au roulement sur la



La " répétition générale " au Casino de Paris devant la Presse.

Mephisto vient de tomber à la sortie de la boucle et les spectateurs s'empressent autour de lui.

piste, résistance qui est très faible.

Ceci dit, nous allons facilement comprendre ce qui se passe dans le « Looping ».

L'enfant qui apprend au lycée les premières notions de physique fait connaissance avec la loi de la chute des corps et sait que, lorsqu'on abandonne *dans le vide* un corps pesant, ce corps prend un mouvement *uniformément accéléré*. En d'autres termes, que la vitesse du corps ne reste pas constante et croît régulièrement de $9^m,8$ environ toutes les secondes. Ainsi, au bout de la première seconde de chute, la vitesse passe de 0 à $9^m,8$; au bout de la deuxième seconde, elle est devenue $2 \times 9,8 = 19^m,6$ à la seconde, et ainsi de suite. Cette quantité $9^m,8$ dont la vitesse s'accroît régulièrement par seconde est ce qu'on appelle l'*accélération* de la pesanteur et on la désigne d'ordinaire par la lettre g.

La *masse* d'un corps est alors le quotient de son poids par le nombre g.

Pour comprendre ce que c'est que la *force centrifuge*, faisons une petite expérience : à l'une des extrémités d'un fil, attachons une boule et prenons l'autre extrémité en main. Faisons tourner rapidement la boule : le fil se tend et tout se passe comme si une force agissait sur la boule pour l'écarter du centre du cercle qu'elle décrit, comme si une main invisible tirait sur elle pour l'arracher. Plus nous faisons tourner vite la boule, plus le fil se tend et, si la vitesse de rotation devient trop grande, le fil se brise. — Cette force mystérieuse qui se développe chaque fois qu'un corps décrit un cercle est ce qu'on appelle la *force centrifuge*, ainsi nommée parce qu'elle tend à écarter le corps du centre, à le faire fuir loin du centre.

Nous sommes journellement aux prises avec elle. C'est elle qui bouscule les voyageurs de la plateforme d'un omnibus dans un tournant ; c'est elle qui oblige les coureurs à pied et les cyclistes à s'incliner fortement du côté du centre dans un virage ; c'est à cause d'elle qu'on est forcé de relever les pistes des vélodromes dans les virages. — On démontre, en mécanique, que cette force est égale au produit de la masse du corps par le carré de sa vitesse divisé par le rayon du cercle décrit : $\frac{Pv^2}{gR}$, P désignant le poids, v la vitesse, g l'accélération de la pesanteur et R le rayon de la trajectoire.

Quelques mots enfin à propos de la *résistance de l'air*. C'est le grand ennemi du cycliste et de l'automobiliste ; car, sans elle, leurs vitesses, en palier, ne connaîtraient pas de bornes.

Peut-être qu'un Dieu sage, peu confiant en la prudence des hommes, a imaginé ce frein naturel ingénieux pour le plus grand bien de notre race ! — Quoi qu'il en soit, cette résistance existe et nous ne devons pas l'oublier ! — Des expériences très précises ont prouvé qu'*en moyenne* la résistance offerte par un air calme à un cycliste est égale à $0,03 . v^2$, cette résistance étant exprimée en kilogrammes et la vitesse en mètres par seconde. Ainsi, à la vitesse de 10^m à la seconde, c'est-à-dire de 36 kil. à l'heure, la résistance est de 3 kilos, ce qui équivaut, pour un cycliste moyen à l'effort nécessaire pour grimper une côte à 5 %.

Diavolo.

Diavolo, le *looper* de l'Olympia, surveillant le montage de sa piste.

Ceci dit, nous allons facilement comprendre ce qui se passe dans le « looping ».

L'expérience comprend deux phases.

Dans la première phase le cycliste se laisse couler, en roue folle, le long d'une rampe rapide de 34 mètres de long en faisant une descente vertigineuse de 14 mètres suivant la verticale. Cette première période n'a pour effet que de lui donner un élan.

Au bas de la rampe, il s'engage dans une boucle qui est une spire d'hélice ; la force centrifuge entre en jeu et, grâce à la rapidité de la rotation, elle est assez grande pour contre-balancer l'effet de la pesanteur qui tend à le faire tomber. Une petite expérience facile rendrait encore aisément compte du phénomène. Prenons une boîte ronde, par exemple une boîte de dragées pour baptême, et mettons-y une bille. Plaçons la boîte verticalement et agitons-la circulairement de façon à imprimer un mouvement de rotation à la bille. Celle-ci se mettra à rouler tout autour de la boîte, collée contre les parois latérales par la force centrifuge. Il en est de même du cycliste dans la boucle. La force centrifuge qui tend à l'écarter du centre l'applique fortement contre la piste, et lorsqu'il est en haut, la tête en bas, cette force est largement suffisante pour contre-balancer son poids qui le tire vers le bas. Analysons maintenant les deux phases.

On démontre, en mécanique, que, lorsqu'un corps pesant tombe d'une hauteur h *dans le vide*, sa vitesse au bas de la chute est égale $\sqrt{2gh}$, qu'il tombe verticalement ou suivant une rampe inclinée, pourvu que h désigne la hauteur de chute comptée *suivant la verticale*. Si donc, dans la première phase, le cycliste était dans le vide, il arriverait au bas de la rampe avec la vitesse de $\sqrt{2 \times 9,8 \times 14} = 16^m,5$ *à la seconde*. Cela ferait du 59 kilomètres à l'heure environ. C'est le chiffre que l'on donne généralement. Mais le cycliste ne se meut pas dans le vide !!! Il se meut dans l'air, et dans un air épaissi par la fumée des assistants ! Il est donc loin de faire du 59 à l'heure en bas.

Pour calculer sa vitesse exacte, il nous faut sortir notre arsenal de mathématiques et nous trouvons que la vitesse est donnée par la formule

$$v_0 = \sqrt{\frac{P \cos \alpha}{0,03}\left[1 - e^{-\frac{0,06\,gx}{P}}\right]}$$

où P désigne le poids du cycliste et de sa machine, α l'angle de la rampe avec la verticale, g l'accélération de la pesanteur, x la longueur de la rampe et e un nombre transcendant très fréquent en mathématiques, égal à 2,71828.

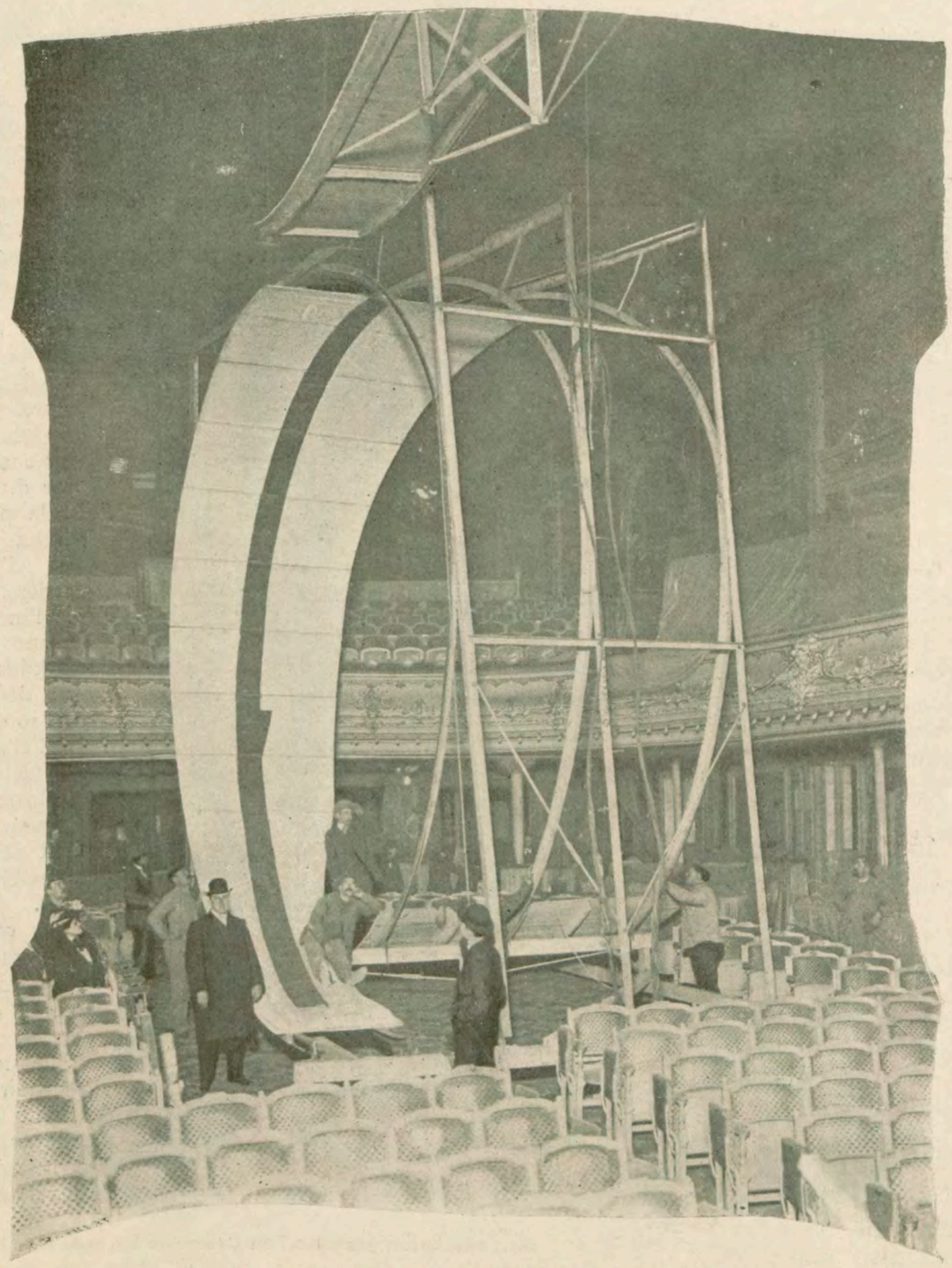
Le cycliste pèse environ 70 kilos, sa machine 30 kilos ; on a donc $P = 100$. D'autre part,

$\cos \alpha = \frac{14}{34}$ et $x = 34$;

de telle sorte que l'on a

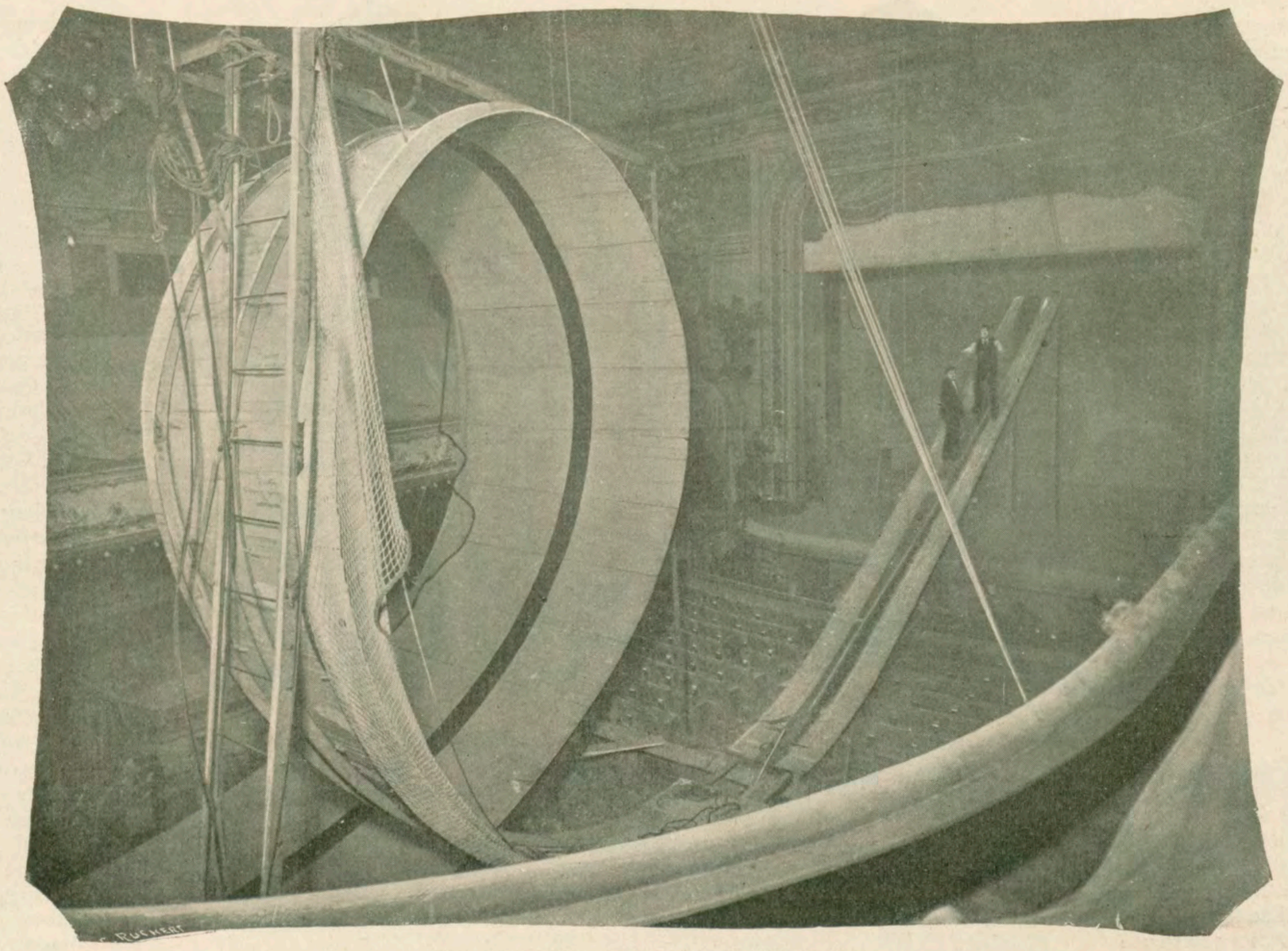
$$v_0 = \sqrt{\frac{70\,000}{51}\left[1 - e^{-0,2}\right]} = 13.$$

La vitesse d'entrée dans la boucle est donc de 13^m à la seconde, c'est-à-dire de 47 kilomètres à



Le montage de la piste en boucle à l'Olympia.

Ce n'est pas un petit travail que l'établissement de cette piste démontable dont une partie doit, tous les soirs, être remontée au plafond.



Vue d'ensemble de la piste de l'Olympia.
Le cycliste part du haut des cintres au-dessus de la scène pour ressortir au milieu des fauteuils.

l'heure. On voit que la résistance de l'air a eu un effet sérieux, puisqu'elle a réduit cette vitesse de 12 kilomètres. Cela vaut la peine d'en tenir compte !...

Passons à la seconde phase.

Le cycliste pénètre dans la boucle à la vitesse de 47 kilomètres à l'heure et monte. Son poids et la résistance de l'air se liguent tous les deux contre lui pour ralentir sa marche, et, en fait, il n'avance qu'en vertu de la vitesse acquise. Pour voir s'il *tient* sur la piste, il faut calculer la force centrifuge et, pour cela, il faut calculer la vitesse à chaque instant. Ce n'est pas chose très facile, toujours à cause de cette résistance de l'air. Tous calculs faits, on trouve que, lorsque le cycliste a tourné d'un angle θ, sa vitesse est donnée par la formule

$$v^2 = -\frac{2gR}{1+a^2}(a\sin\theta - \cos\theta) + \left(v_0^2 - \frac{2gR}{1+a^2}\right)e^{-a\theta}$$

où

$$a = \frac{0{,}06\,R\,g}{P},$$

R étant le rayon du cercle décrit par le centre de gravité et v_0 la vitesse d'entrée calculée à l'instant.

Calculons, d'après cela, la vitesse du cycliste *au haut* de la boucle.

Le rayon du cercle décrit par le centre de gravité du cycliste est de $2^m,50$, car la piste a 7^m de diamètre, et, comme le centre de gravité est à 1^m au-dessus, le rayon de la circonférence qu'il décrit est de

$$3^m,50 - 1^m = 2^m,50.$$

Donc,

$R = 2,5$; $g = 9,8$; $P = 100$; $v_0 = 13$; $e = 2,71828$; $\theta = \pi = 3,1416$; $a = 0,0147$; on en conclut

$$v^2 = -49 + 120\,e^{-0,0147\cdot\pi} = 65,6.$$

Donc, $v = 8^m,1$ à la seconde; c'est-à-dire que la vitesse de passage au haut est environ de 29 kilomètres à l'heure. La force centrifuge développée est alors :

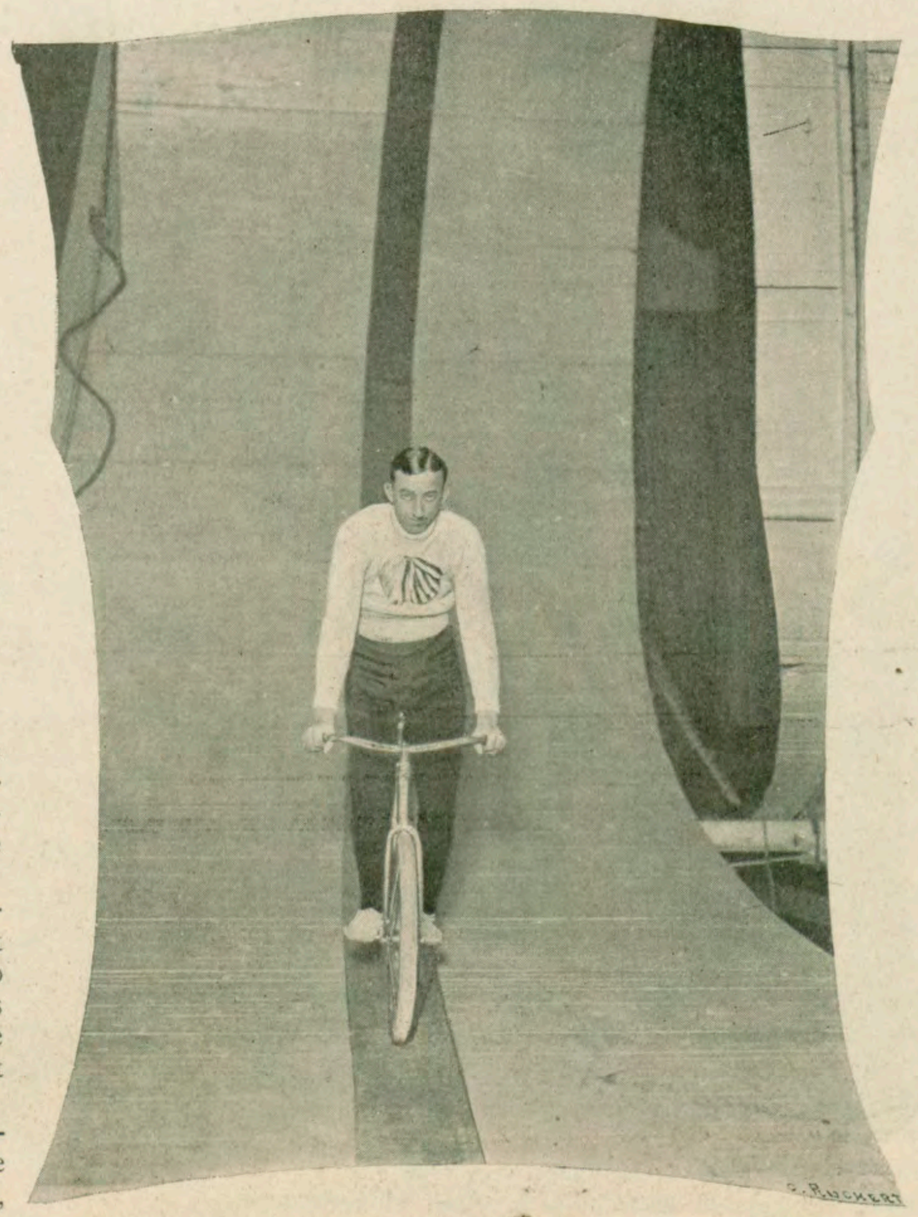
$$\frac{P\,v^2}{g\,R} = \frac{100 \times 65,6}{9,8 \times 2,5} = 267 \text{ kilos.}$$

La force centrifuge est donc en haut de 267 kilos. Nous sommes loin des 615 kilos de pression qu'avaient trouvé les auteurs qui avaient négligé la résistance de l'air !!

Quoi qu'il en soit, ces 267 kilos sont largement suffisants pour maintenir le cycliste et sa machine, qui ne pèsent ensemble que 100 kilos. Il reste encore 167 kilos disponibles de pression, de telle sorte que le cycliste adhère encore plus à la piste à ce moment que s'il roulait sur le sol.

Pour avoir la *vitesse de sortie* de la boucle, il faut faire dans la formule précédente $\theta = 2\pi$. On trouve alors, tous calculs faits, $v = 12^m3$, ce qui fait environ du 44 à l'heure, en kilomètres. Le cycliste n'a donc perdu que 3 kilomètres à l'heure sur sa vitesse d'entrée. Il aurait donc une vitesse largement suffisante pour pouvoir faire sans danger encore une ou deux boucles pareilles et, sans nul doute, nous verrons un de ces jours un acrobate ajouter une seconde et une troisième spire à la première.

En somme, on voit donc que, *si le cycliste suit exactement la piste*, il ne court aucun danger. Toute la difficulté consiste à suivre exactement la piste. Cela n'est pas difficile, si la piste est bien construite ; cela peut être très difficile si cette piste est mal faite. Vu la rapidité de la course et l'étroitesse de la piste, il faut éviter tout coup de guidon au cycliste. Il faut donc que la piste soit établie de telle façon qu'une fois le cycliste lancé il n'ait plus qu'à se laisser filer *tout droit* pour passer la boucle sans encombre. Pour cela, il suffit que la piste soit telle que, si on la déroulait sur le sol, on obtienne une ligne droite parfaite. Pour employer un terme mathématique, il faut que les rampes d'arrivée et de sortie soient *tangentes* aux extrémités de la spire d'hélice qui constitue la boucle. Si cette condition n'est pas remplie, le cycliste est forcé *de se diriger*, et gare alors aux faux coups de guidon !



Diavolo à la sortie de la piste

Pour terminer, nous ferons une dernière remarque : à la sortie de la boucle, le cycliste a une vitesse de 42 kilomètres à l'heure. Sa force centrifuge est alors de 646 kilos ! Or, lorsqu'il sort de la boucle pour entrer dans la rampe de sortie cette force disparaît brusquement. La pression sur la piste diminue subitement de 646 kilos. La suppression a d'abord lieu sur la roue d'avant et ensuite sur la roue d'arrière.

A l'instant même de la sortie, la roue d'avant se trouve déchargée de plus de 300 kilos qui se portent vers l'arrière. Cette roue doit donc avoir de fortes tendances à se soulever, et le cycliste à faire la bascule ! C'est là un danger sérieux qu'il serait très facile de faire disparaître en donnant une forme spéciale à la rampe de sortie, de façon que sa courbure diminue graduellement et que la force centrifuge décroisse insensiblement au lieu de s'annuler brusquement.

Les conclusions sont donc très nettes. Si la piste est *bien construite*, le « looping » est une chose très facile ; si la piste est mal construite, c'est un jeu très dangereux.

Sur une piste bien faite, ce n'est qu'une question d'aplomb. Mais voilà ! cet aplomb il faut l'avoir, et j'avoue que, si même la piste avait été faite sur mes propres plans, je ne m'y risquerai pas, car j'aurais peur du vertige et je tiens à ma « guenille ».

CARLO BOURLET,
Docteur ès sciences.

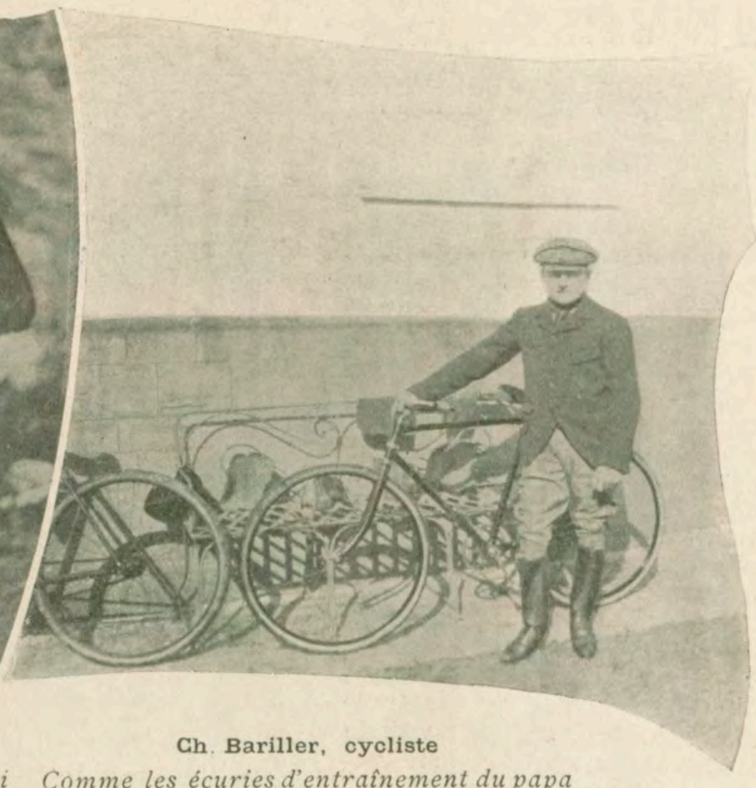
(Clichés V. G. A. au magnésium).

Le papa Bariller, entraîneur

sur le perron de sa villa à Maisons-Laffitte en compagnie de ses nombreux chiens.

Les débuts d'un jockey.

Le jeune Ch. Bariller, âgé de 3 ans et demi fait sa première sortie à cheval sur son poney Benjamin.



Ch. Bariller, cycliste

Comme les écuries d'entraînement du papa Bariller sont éloignés les unes des autres, Bariller va de l'une à l'autre en bécane.

NOS JOCKEYS

CHARLES BARILLER

Ch. Bariller excursionniste.

*Ch. Bariller excursionne à de célèbres grottes aux environs de Marseille, en compagnie de notre confrère Louis Savaria de l'*Auteuil-Longchamp.

Charles Bariller s'est classé troisième en 1902 de la liste des jockeys gagnants en obstacles: c'est le jockey en « forme » ; depuis l'an dernier, il remporte victoires sur victoires : à Enghien, le jour de la réouverture de cet hippodrome, sur cinq courses disputées il s'est classé deux fois premier, deux fois second et une fois troisième. Le bon public de la pelouse l'acclame, car il est Français et gagne souvent; les sportsmen du pesage le félicitent, car sa monte est correcte; les propriétaires l'apprécient, car il connaît bien le cheval et a beaucoup de tête ; aussi la Vie au Grand Air — *pour ne point manquer à son programme — a tenu à présenter Ch. Bariller à ses lecteurs. Ch. Bariller, très aimablement et pour qu'on ne lui décernât pas trop d'éloges, a préféré se présenter lui même; cédons-lui la plume :*

Mon âge ? Comme j'ai passé celui où l'on a la manie de se vieillir et n'ai pas encore atteint celui où l'on cherche à se rajeunir, sans fausse honte je vous dirai que j'ai vingt-six ans — classe 1896, mon livret militaire en fait foi. — Ma nationalité ? Français, tout ce qu'il y a de plus Français, d'une vieille famille angevine; nous sommes assez peu dans la profession pour ne pas omettre ce détail. — Mon physique ? Regardez ma photographie : j'ai encore toutes mes dents, c'est une chance ; il est vrai que je ne pratique ni le foot ball, ni le criquet, et que mon nez — qui se remarque — a bien pu, lors de mes « bouchons », servir de para... chute à ma mâchoire. Cependant, n'allez pas croire que mon appendice nasal soit de travers ou cassé, il est droit, quasi bourbonien, d'une bonne moyenne, mais pas exagéré; il y en a, certes, de moindres, mais aussi, il y en a de la pointure au-dessus. Après tout, n'est-il pas vrai qu' « un grand clocher n'a jamais déshonoré sa paroisse ».

Ma taille est celle de la cavalerie légère — j'ai servi trois ans au 2e hussards ; — quant à mon poids, je puis monter à 60 kilos, bien juste; et si le temps ne me manquait pas, je les ferais facilement. Vous me croirez si vous voulez, mais j'ai à peine le temps de me maintenir à mon poids : levé dès l'aube, il faut s'occuper de l'entraînement des trente chevaux dont mon père a la direction; au retour des promenades ou des galops, veiller à tout ; à peine sorti de table, il est l'heure de filer aux courses. Quand, par hasard, j'ai une après-midi de libre, elle est prise par les rendez-vous avec les architectes et entrepreneurs qui nous construisent de nouvelles écuries.

Ch. Bariller en selle sur Flavius, ch. al., 5 ans, par St Michel et Flame, au Comte de Méjorada, gagnant du Grand Steeple de Pau.

Il ne faudrait pas croire qu'on devient jockey, et surtout jockey d'obstacles, comme on devient cuisinier ; le métier est très dur, il faut avoir ça dans le sang. Mon père a toujours entraîné des chevaux : d'abord à Angers, pour lui et pour des amateurs, puis à Maisons-Laffitte ; aussi puis-je dire que je suis né là dedans. Ma première sortie à cheval date de vingt-trois ans : j'avais trois ans et huit mois quand mon père me mit sur un poney, un brave petit poney qui avait nom Benjamin, et qui a fini très noblement sa carrière dans un cirque. A treize ans et demi, je montais déjà en courses ; à quinze ans j'abordais les obstacles. En 1893, je fus engagé par M. de Saint-André, qui entraînait pour M. Robert Lebaudy, mais je ne restai que peu dans cette écurie, mon père étant venu, en 1896, s'établir comme entraîneur public à Maisons-Laffitte. J'ai toujours, ou presque, monté en obstacles; cependant, l'an dernier, sur trois courses disputées en plat, j'ai enlevé deux places de premier à Cherbourg, le Prix de la Société d'Encouragement, avec Adichad, à M. Stern, et à la Roche-sur-Yon, le Derby du Demi-sang, avec Hiéroglyphe, à M. Le Gualès de Mezaubran.

En 1896 je partis au régiment : j'étais classé au 45e de ligne — la circulaire ministérielle incorporant les jockeys dans la cavalerie n'avait pas encore paru ; — mais, grâce à l'appui du colonel de La Garenne, alors attaché à la Présidence de la République, je fus versé au 2e hussards, à Senlis. Au bout d'un an, j'avais les galons de sous-officier. Fait assez curieux, je n'ai pas monté une seule fois en courses militaires. J'avais cependant, une année, préparé trois chevaux pour des militarys de 3e série, quand je fus désigné pour faire partie, en qualité de secrétaire, d'une commission de classement des chevaux, alors, adieu l'entraînement et les victoires en perspective ! De mes trois ans j'ai conservé le meilleur souvenir, et je ne crains pas de dire que le manège, la carrière, le service en campagne, les manœuvres ont été pour moi d'une incontestable utilité: j'ai appris sous la direction d'officiers très cavaliers et très sportsmen, tels que le capitaine instructeur Rey, à me servir du cheval et à le mieux connaître. Et c'est un peu à mon passage au 2e hussards que je dois, dans une certaine mesure, les petites qualités que l'on veut bien me reconnaître.

Ch. Bariller.

En tenue de maréchal des logis au 2e régiment de hussards.

Voulez-vous savoir, maintenant, pourquoi j'ai gagné de belles courses: le Grand Prix du Printemps, le Grand Steeple de Pau, le Prix de Monte-Carlo et, plus récemment, le Prix Bougie et le Prix de la Muette ? Tout simplement parce que l'on m'avait confié de bons chevaux, et que je n'ai pas perdu la tête. J'ai un regret, cependant: celui de n'avoir pas gagné le Grand Prix de Nice avec Love ; je comptais bien, avec cette excellente jument, « coiffer » et Manuscrit et Clerval.

Ch. Bariller fils

Le Défilé des Chauffeurs à Berlin

Germania !

Je ne sais si l'on commence à se rendre compte en France de ce qui se passe à l'étranger, mais peut-être serait-il temps de le faire. Si Lenoir créa le premier moteur à pétrole, c'est assurément à Daimler et à son ingénieur Maybach qu'on doit la création du moteur industriel de l'automobile; ce sont eux qui, dans un terrain découvert par un Français, ont donné le coup de pioche duquel a jailli la source féconde d'énergie et de richesse.

Grâce au dévouement et à l'activité de quelques Français, au premier rang desquels il n'est que toute justice de placer le marquis de Dion, c'est vers la France qu'on a su canaliser jusqu'ici cette source, et c'est à travers notre pays qu'elle a passé, y portant la richesse et la fortune, faisant pousser du sol les usines et les ateliers, faisant vivre et bien vivre tout le peuple qui, laborieux et intelligent, s'est établi sur les bords de cette vallée où l'idée a fécondé le sol de ses riches alluvions.

Mais nous n'avons pas été simplement livrés à nous-mêmes. Il a fallu que de nous-mêmes nous vissions sortir les éléments qui cherchaient à nous combattre et à nous ruiner.

Nous n'avons pu compter sur aucun appui, nous avons dû combattre pour obtenir la neutralité bienveillante de ceux que leur fonction sociale plaçait à notre tête pour nous protéger et pour nous réunir.

La voiture du prince de Hohenlohe Oehringen.

Germania ! Ce cri de guerre nous répond aujourd'hui, fort et strident, et pour nous mélancolique. Si l'initiative privée a jusqu'ici obtenu l'avantage, de l'autre côté du Rhin les pouvoirs interviennent officiellement pour jeter le poids de leur lourde et salutaire intervention dans la bataille.

Germania ! C'est le cri avec lequel on rallie là-bas tous les efforts, toutes les volontés et tous les espoirs.

L'Empereur a compris, c'est sûr, on le sent, on le voit.

Depuis deux ans, il vient d'adopter, lui qui pose volontiers au Lohengrin et au chevalier, la voiture nouvelle, allemande, bien entendu.

Il vient d'aller voir le Salon de l'automobile, il vient de passer en revue, dans ce pays de toute discipline et de toute régularisation des forces sociales, le corps d'armée civil des chauffeurs allemands.

C'est, à n'en point douter, l'organisation officielle et résolue de tout ce qui compte là-bas, intelligence, volonté, passion, capital et travail. On veut vaincre, et le gouvernement y emploie tous ses efforts.

Chez nous, avec quelles difficultés peut-on vaincre.

Ne nous soucions pas de notre avance. Dans un corps social moderne aussi fortement organisé que l'Allemagne créée par Bismarck, le pouvoir central fait des prodiges.

En dix ans, Colbert a mis la marine française au-dessus de celle de l'Angleterre et de la Hollande. En dix ans, l'Empereur d'Allemagne a mis la marine allemande au-dessus des autres marines, ou tout au moins à leurs côtés.

Je me vois encore, contemplant dans Cherbourg, port parfois vide, et en venant du Havre, désert, l'arrivée du *Kronprinz Wilhelm*, ce paquebot géant, tandis que les trois couleurs, rouge, blanc et noir, flottaient au son de l'hymne *Germania*. En sera-t-il de même pour l'automobile ?

L'Empereur a inauguré le Salon et, général civil des forces de sa nation, passé en revue les chauffeurs de Berlin.

Chez nous, j'ai lu qu'on se plaignait toujours de la vitesse des chauffeurs au Bois, et dans les journaux populaires on insultait à ce plaisir de riches écraseurs.

Et de là-bas le cri d'ensemble, la clameur déferle, unie, nous crie « *Germania !* »

GEORGES PRADE.

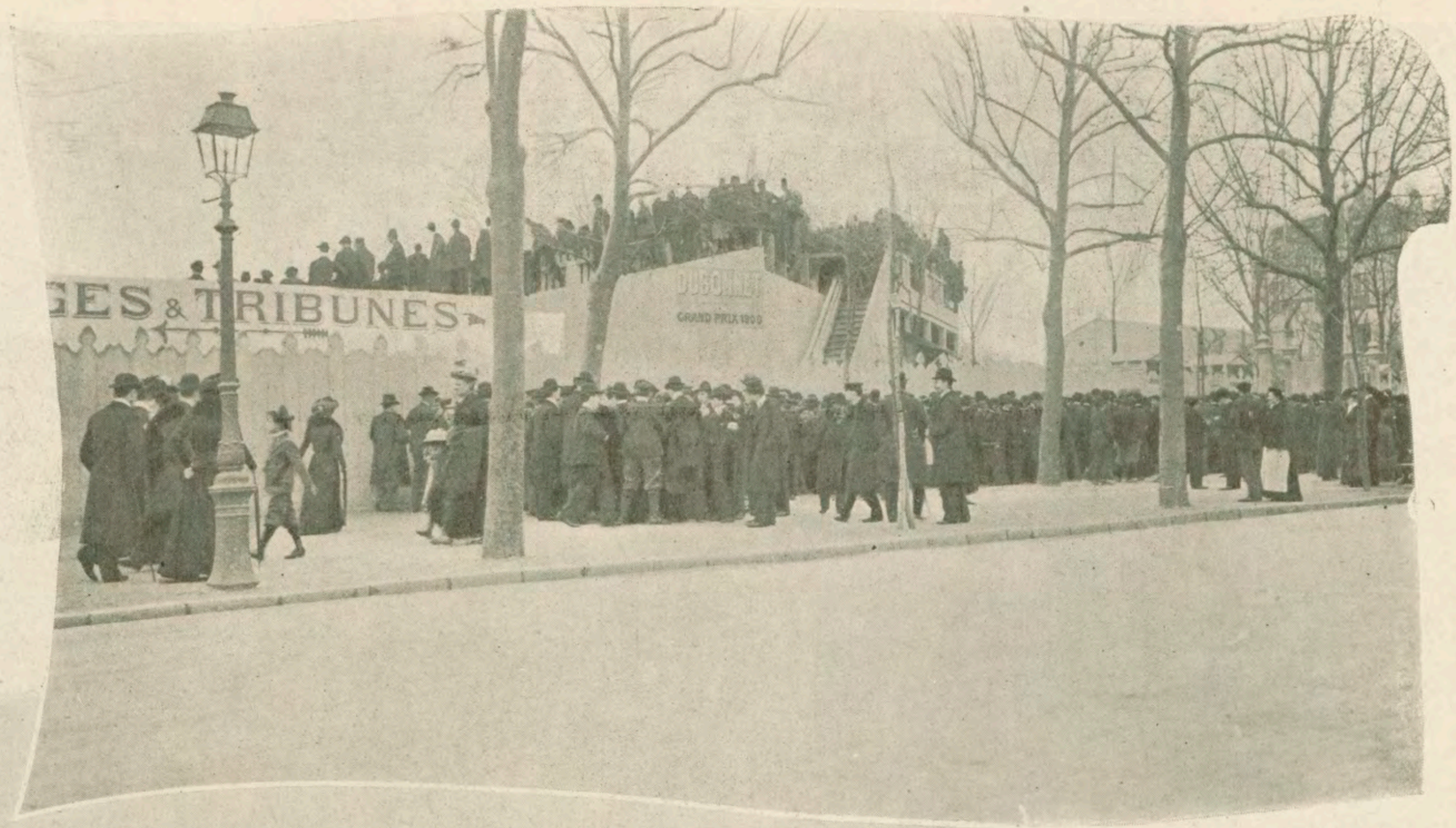
Les automobiles illuminées défilant devant l'Empereur d'Allemagne à Berlin. — Photographie prise à 8heures du soir.

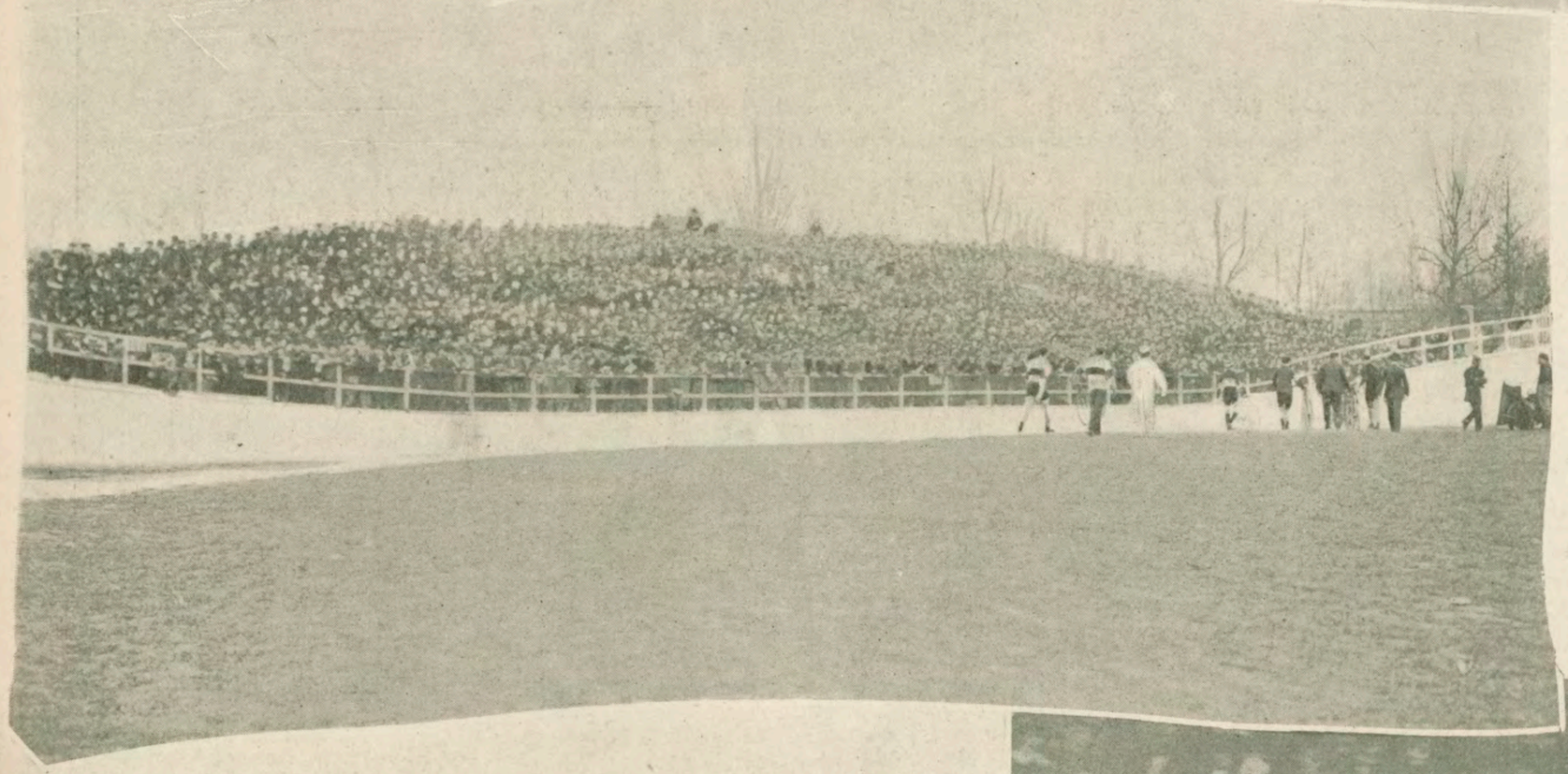
AU VÉLODROME BUFFALO

Les Vieux sont là !

Les vieux sont toujours là ! Telle est l'impression qui résulte de la journée de dimanche à Buffalo, où nous eûmes une fois de plus la sensation que les beaux jours du sport cycliste étaient revenus. Car, tout comme huit jours auparavant, le petit vélodrome était bondé, mais plein au point qu'il a fallu fermer les portes, laissant une queue de spectateurs se morfondre devant les guichets clos.

Bouhours, qui semble grandir avec les années, a battu Michael, toujours la merveilleuse mécanique que l'on sait, mais dont l'entraîneur eut des défaillances. Ellegaard, nettement enfermé par Cornet et Juë, succomba dans sa série. Mais, que se laissai-t il enfermer ! Le champion du monde eût-il battu Jacquelin ? Voilà qui n'est pas démontré. Le vieux crack français a gagné sa finale dans un





La foule se presse en vain aux guichets. Il n'y a plus de place.
La photographie ci-contre donne une idée des gradins des populaires.

démarrage qui rappelle son style des plus beaux jours. Il a laissé sur place le petit Piard qui venait de faire, dans sa demi-finale une très jolie course.

Pourrons-nous retrouver le champion digne de porter nos couleurs ?

Nul plus que moi le souhaite et espère trouver en lui l'homme à opposer aux Major Taylor, aux Kimble et aux Kramer. Si toutefois Jacquelin consent à travailler sérieusement et à ne pas se laisser détourner du sprint par les attirances de la motocyclette et du *looping the loop*.

M. V.

La première apparition de Michaël en course au vélodrome Buffalo.
Le Petit Prodige, on le sait, ne courut l'an dernier qu'au Parc des Princes.

Michael double Gougoltz dans la huitième manche de la Poule d'essai (10 k.)
Reste à Michaël à rencontrer Contenet et Hall.

MAINGUET
Champion des poids moyens.

BAYLE
Champion des poids lourds.

CHABRIER
Champion des poids légers.

LES CHAMPIONS DE FRANCE DE BOXE FRANÇAISE (PROFESSEURS)

MANGIN
Champion des poids lourds.

MIONNET
Champion des poids moyens.

TOUTARD
Champion des poids légers.

LES CHAMPIONS DE FRANCE DE BOXE FRANÇAISE (AMATEURS)

M. J. de Brémond et le jookey Collier.
M. J. Brémond donne au jockey Collier ses dernières instructions avant le Prix du Printemps.

LES COURSES

A AUTEUIL

Le Grand Prix du Printemps marque la fin des journées dominicales d'Auteuil; c'est aussi le premier jour d'apparition au pesage des toilettes printanières; malheureusement, la journée fut grise. Phébus n'a pas daigné montrer même le bout de son nez; cependant, sportsmen et sportswomen étaient au grand complet pour ce dernier dimanche avant le Grand Steeple.

✣ ✣ ✣

Enfin, M. Liénart a gagné une grande épreuve ! c'est le fait saillant de la journée de dimanche, avec la défaite des deux leaders de l'écurie d'obstacles de M. de Brémond.

Ah ! on a eu de grosses déceptions ! tant dans le Prix de l'Equinoxe (steeple-chases handicap de 5 000 mètres doté d'une allocation de 20 000 fr.) que dans le Prix du Printemps (course de haies handicap de 1 800 mètres dotée également de 20 000 francs) ; dans ces deux épreuves, les représentants de l'écurie de Brémond, Mlle de Longchamp et Nivolet, paraissaient devoir gagner, leurs performances antérieures l'indiquaient suffisamment. Mlle de Longchamp, une fille de The Condor et de Mlle de Senlis, était on ne peut mieux placée à l'échelle des poids; mais la jument n'a jamais retrouvé sa bonne forme du mois de septembre ; elle n'était pas dans un de ses bons jours, accrochant à chacun des obstacles, puis se dépensant en efforts inutiles pour franchir les derniers: elle a fini quatrième derrière Loufoque, Van et Saint-Martin. Van a fait une excellente course, que, certes, ne présageaient pas ses dernières. Le vainqueur, Saint-Martin, un fils de Gulliver, à M. Liénart, méritait bien sa victoire ; mais il faut dire que c'est à l'énergie et à la science de Wright que le cheval la doit : à la rivière du huit, Saint-Martin a fait une faute qui aurait dû lui coûter la course, mais Wright a su, avec une habileté et un sang-froid extraordinaires, relever le cheval en se remettant en selle et reprendre le terrain perdu : si bien qu'il gagna de cinq longueurs.

La déception a été encore plus grande dans le Grand Prix du Printemps pour les partisans de la casaque aux manches cerclées cerise et blanc. Nivolet, que l'on s'accordait à considérer comme le meilleur des quatre ans actuellement sur les haies, a été, en effet, battu ; il est vrai qu'il s'est fait une forte atteinte et a du être arrêté, et son vainqueur n'a pas été un de ces concurrents à poids léger que l'on redoutait pour lui, mais bien Red Cedar, auquel il donnait deux livres seulement.

Le poulain de M. J. de Brémond courait, il est vrai, sur un parcours nouveau pour lui, et son jockey lui a imposé une course en avant dangereuse. Cependant, tout bien considéré, Red Cedar, vainqueur du Grand Prix de Vichy, était d'une qualité intrinsèque supérieure à la sienne en courses plates, et il n'y a rien d'étonnant à ce que la forme de l'année dernière se soit retrouvée; mais c'est aussi un cheval sur lequel on ne peut guère compter, étant donné son mauvais caractère ; de plus, Nivolet est par Merlin, dont on se rappelle la défaillance aussi subite que complète, alors qu'il paraissait à l'apogée de sa condition.

Notons enfin dans la journée le joli match entre Touche à Tout, à M. Becquey-Beaupré, et Dam, à M. Ledat, le second représentant de la casaque rayée noir et blanc étant tombé à la rivière des tribunes. Touche-à-tout a pris de vitesse sur le plat le cheval de M. Ledat : les deux chevaux ont sauté presque ensemble tous les obstacles, nous donnant ainsi un avant-goût des Prix couplés du Concours hippique.

FRANC-PICARD.

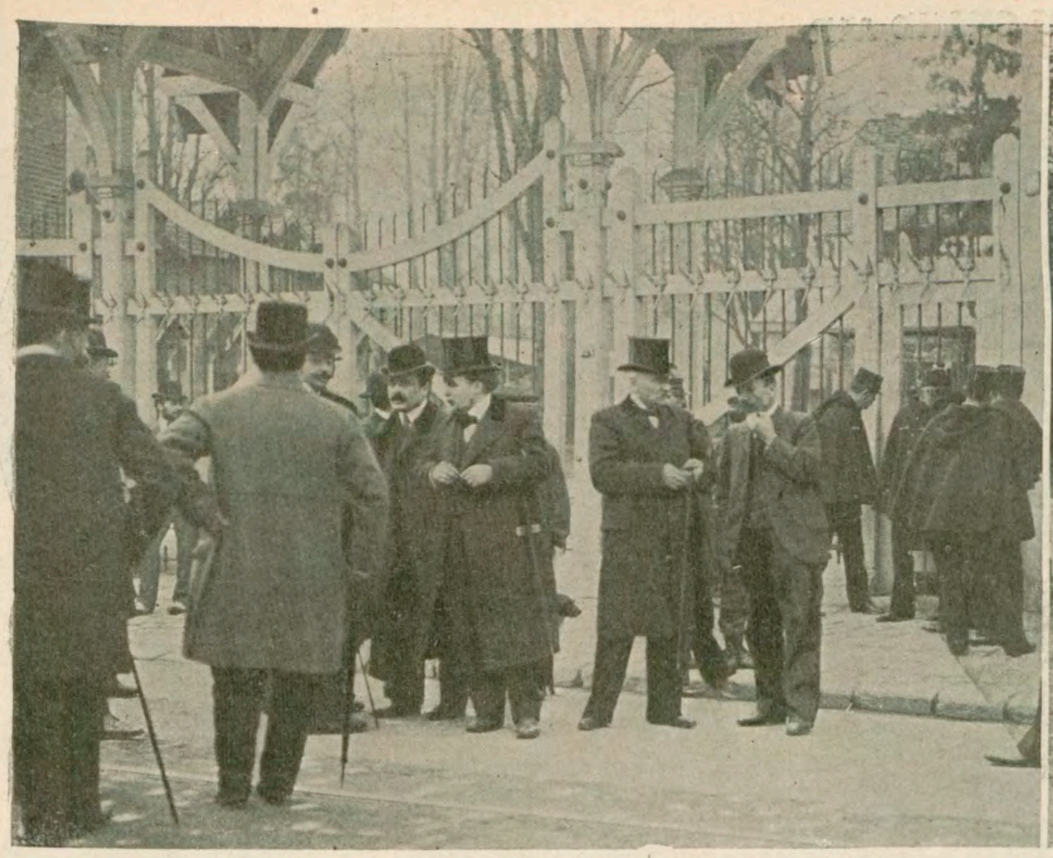
J. Desbons.
M. Desbons.
entraîneur de Touche à Tout, vainqueur du Prix Valentino, de Van, second du Prix de l'Equinoxe, de Grenadier, vainqueur du Prix Auricula.

Touche à Tout, à M. Becquey-Beaupré, monté par Hall, arrivé 1er.

Spa III, à M. Ledat, monté par Baines. Spa III, est tombée à la rivière des tribunes.

Dam, à M. Ledat, monté par H. Holt, arrivé 2e.

Le Prix Valentino, steeple-chase de 2e série. Le saut de brcok.



M. Lefort, Comte de police de Neuilly.

Rue de Longchamps, à Neuilly La police attend les escrimeurs !

Boulevard Victor-Hugo. Les escrimeurs attendent la police

A la porte du champ clos Demandez le *Mousquetaire* ! le programme complet de la Poule !

Les organisateurs avaient tenu absolument secret l'endroit de la rencontre.

M. Rouzier-Dorsière, M. De Villette, M. Laberdesque.

La première poule. M. Laberdesque blesse M. de Villette.

M. Laberdesque, M. de Saimville, M. Pierre Jan.

La deuxième poule. M. de Saimville blesse M. Pierre Jan.

La conduite du commissaire.

MM. Rouzier-Dorsière et Laberdesque persuadent à M. Lefort que leurs épées sont mouchetées.

LA POULE SANGLANTE

Un certain nombre d'escrimeurs avaient organisé pour dimanche dernier une poule à l'épée de combat, sans masque et torse nu. Quoique les concurrent eussent décidé de ne tirer qu'aux avancées, ce jeu dangereux eut pu se terminer fort mal. Les « Mousquetaires » — ainsi s'intitulent-ils — en ont été quittes cette fois pour quelques gouttes de sang. Espérons qu'ils en resteront là, pour l'honneur même du sport !

Les Jockeys de l'Année

Les hippodromes de courses plates ont fait leur réouverture cette semaine; le Prix de Saint-Cloud, ancien Prix de Vincennes, s'est couru lundi sur l'hippodrome de La Fouilleuse, le Handicap optional à Maisons-Laffitte, mardi. Nous avons revu la plupart des jockeys qui montaient l'an dernier et quelques figures nouvelles. Dans le courant de la saison, nous présenterons, aux lecteurs de la Vie au Grand Air, *quelques-uns des nouveaux « rois de la cravache »; en attendant, faisons connaissance avec eux.*

French.

Brookbanks.

Alec Carter.

Childs.

Parfrement.

W. Pratt.

portion qu'accordent les Américains à W. O'Connor, le nouveau jockey des barons de Rothschild. Nash Turner a gagné l'an dernier plusieurs courses pour M. Vanderbilt, c'est un gros poids et qui ne monte que rarement. Quant à Ransch il a été en tête, l'an dernier, de la liste des jockeys gagnants en Amérique avec 226 victoires sur 969 montes. W. O'Connor a bien voulu nous promettre de se présenter lui-même à nos lecteurs. Donc, un mot seulement sur lui : ses gages chez M. de Rothchild sont de 75.000 fr. par an, ses secondes montes sont réservées à l'écurie Schickler-Pourtalès : garçon affable, il est venu s'installer à Chantilly avec sa famille ; son père, loin d'être un homme de cheval, est un ancien épicier ; sobre, Willy ne boit jamais d'alcool, mais a une passion pour le cigare : il fume comme un Turc. Comme talent de société : très habile prestidigitateur, il est de plus champion cycliste et boxeur émérite. Il a eu l'an dernier 141 victoires sur 651 montes.

C'est un Anglais, Clemson, qui a été engagé par M. le vicomte d'Harcourt.

On pensait que Thomas Meade, une célébrité d'outre-Atlantique, qui se produit l'après-midi sur les champs de courses, et le soir dans les music-halls — c'est paraît-il un chanteur comique très apprécié — voudrait cette saison monter en France ; M. John Drake, de Chicago, n'a pas voulu le laisser partir, mais nous le verrons sans doute l'an prochain.

Quant au comte de Fels, il s'est adressé à l'Angleterre pour avoir un jockey ; l'entraîneur Saddller, celui qui nous amena First Principal pour le Prix du Conseil Municipal, a envoyé au propriétaire du haras de Voisins, le jeune W. Bray qui sera certainement avec le jeune fils de l'entraîneur Georges Bartholomew — qui fera ses débuts cette saison — un des poids le plus léger que nous ayons. Particularité curieuse, quand bien même W. Bray est le premier jockey du comte de Fels, il reste le jockey de l'entraîneur Saddler. Saddler n'a fait que le louer au comte de Fels, et c'est Saddler qui touche les appointements, Ce cas du reste n'est pas rare en Amérique.

Un autre américain qui a remporté l'an dernier de brillants succès en Amérique, Henry Schields, est également venu se fixer en France, c'est le doyen des américains, il est âgé de trente ans environ, et compte quinze ans de métier. C'est avec James, le jockey de l'écurie Leigh, celui des américains qui a la monte se rapprochant le plus à la monte anglaise.

Bien entendu, tous montent à l'américaine, plus ou moins sur l'encolure. Au point de vue moralité, les nouveaux venus d'Amérique sont très différents de quelques-uns de ceux que nous ne reverrons plus ; quand on leur parle d'eux, ils n'ont point l'air de les connaître et semblent les renier. Ils font du reste excellent ménage avec leurs confrères anglais. (Clichés Dubosq.)

FRANC PICARD.

O'Connor.

Clemson.

Ch. Childs.

Thompson.

James.

Au Concours de gymnastique de 1902.

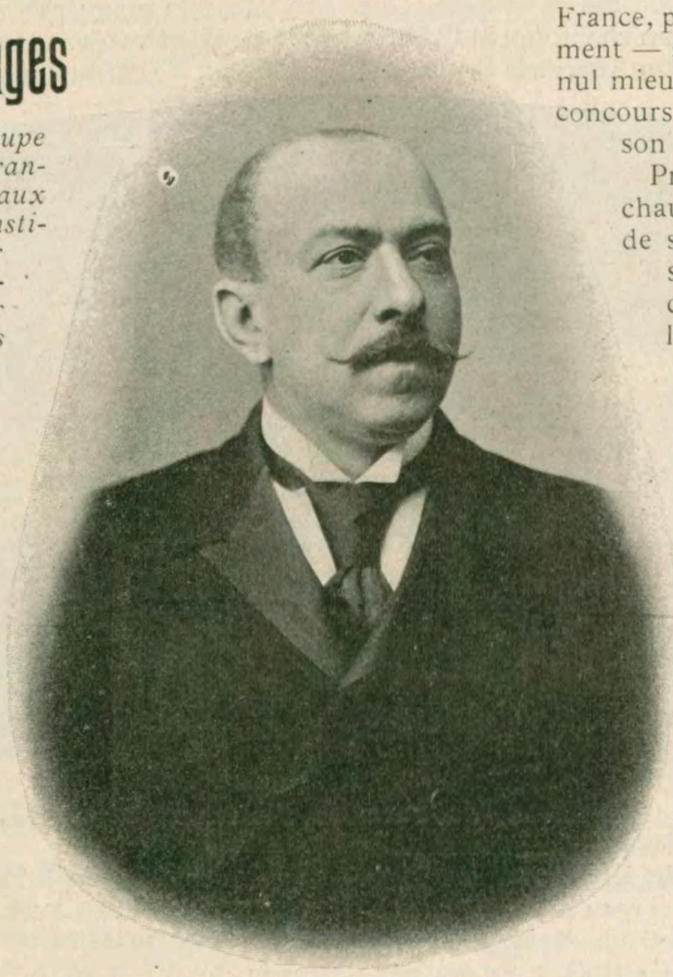
L'Œuvre Athlétique des Patronages

On ne discute plus le mouvement athlétique qui groupe à cette heure une si grande partie de la jeunesse française. Il semble pourtant aux « vieux de la vieille », aux sportifs de la première heure, qu'elle date d'hier la constitution, sous le nom de Racing-Club de France, par quelques élèves de Condorcet et de Rollin, de la première et très modeste société d'où devait bientôt sortir et s'épanouir la floraison magnifique de l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques. Elle va de conquête en conquête, forçant les adhésions des familles et des proviseurs, organisant ses effectifs, conquérant l'armée. Et il n'y a pas encore vingt et un ans, pas même une majorité, que le branle a été donné par les fondateurs du club doyen!

⊕ ⊕ ⊕

A coté de la triomphante U. S. F. S. A., d'aucuns ont travaillé en silence, quasi dans le mystère, mais arrivant, eux aussi, en fort peu de temps, à de surprenants et magnifiques résultats. Nous allons étudier aujourd'hui ceux où sont parvenus les Patronages de France, qui ont pour but principal de grouper les enfants des écoles, libres ou laïques sans distinction, dans un but moral, soutenus par le Comité sportif des Patronages qui a groupé plus de deux cents sociétés à travers la France entière.

L'organisateur principal, l'âme de ces concours interpatronages, est sans conteste le Dr Michaux, l'éminent chirurgien de l'hôpital Lariboisière, auteur de maints ouvrages médicaux qui font autorité; dernièrement, M. Kumlien, l'apôtre et le propagandiste de la gymnastique suédoise en France, pria le professeur de préfacer — ce qu'il fit éloquemment — son livre sur la gymnastique suédoise. C'est dire que nul mieux que lui n'était qualifié pour créer et développer les concours de sports où il donne tous ses soins en dehors de son service médical.



Le Dr Michaux, président de la Commission des patronages.

Président de la Commission des Patronages, le Dr Michaux a trouvé le plus précieux concours auprès d'un de ses jeunes et distingués collègues, M. Véry, qui consacre ses heures de loisir, toujours trop rares et trop courtes à son gré, à développer parmi la jeunesse l'idée sportive.

Parmi ses collaborateurs les plus directs, il faut encore citer M. Simon, du patronage de Saint-Honoré d'Eylau, membre de l'U. S. F. S. A., puisqu'il fait partie d'un des clubs de cette fédération, l'Étoile Sportive des Deux Lacs, compositeur de musique déjà remarqué; MM. Deraine, Bouilly, Peignot, etc.

La plus imposante manifestation et la plus ancienne est le concours de gymnastique organisé annuellement depuis 1898 à Issy-les-Moulineaux, au Parc des Oiseaux.

La première année, les Patronages envoyèrent 400 gymnastes!

L'an passé le concours groupait 116 sociétés adhérentes avec 2000 jeunes gens.

Pour faciliter en 1903 le développement de la gymnastique, des concours régionaux seront organisés, celui d'Issy ne s'adressant plus qu'à la Seine et aux départements limitrophes.

La société victorieuse fut, en 1900 et 1901, le Patronage de Notre-Dame Auxiliatrice de Clichy, à qui le Patronage des Épinettes ravit la palme en 1902.

Le Concours de Gymnastique de la Fédération des Patronages en 1902.

Le Patronage Saint-Louis de Vincennes.
S'occupe spécialement de gymnastique.

Un groupe du patronage St-H noré d'Eylau.
Ce patronage ne compte pas moins de six équipes de football.

Le patronage Saint-Louis de Vincennes, dont nous publions la photographie, donne l'idée du costume sobre et correct, de l'air de bon ton et de belle santé morale et physique des sociétés adhérentes. Il y a aussi un champion individuel. Ce titre envié appartient depuis un an au jeune Léger-Gauthier, de la Domrémy, un des patronages de Notre-Dame de la Gare, qui a soulevé vingt fois de suite des haltères de 50 kilos.

En même temps que la gymnastique, — qu'il doit souhaiter, et nous avec lui, de voir devenir bientôt suédoise — le Dr Michaux créa des concours de natation, de tir, etc., tous également florissants.

Les sports athlétiques proprement dits sont d'innovation encore plus récente. Le football association ne date que de deux ans et les résultats tiennent du prodige. Trois patronages se rencontrent cette première saison. Ils sont 16 en 1902, jouant dans les clairières des bois de Boulogne et de Vincennes. Enfin, au cours de cette année, 41 sociétés envoient 64 équipes. Les terrains ne suffisent plus : il faut s'en aller matcher un peu partout, à Courbevoie, Aubervilliers, Bellevue, Meudon, Issy-les-Moulineaux, porte d'Arcueil, Saint-Ouen, voire beaucoup plus loin, aux Loges et à Saint-Germain.

Comme on le voit, ces jeunes gens ne craignent pas les longs déplacements. Ils sont d'ailleurs payés de leurs peines par des luttes aussi vives que courtoises. Il faut savoir, en effet, que le moindre geste brusque, le plus léger écart de langage vaudrait au joueur son exclusion de l'équipe.

Les matches sont joués en poule, avec coefficient important de points d'exactitude et de bonne tenue, en un challenge d'équipes premières, comprenant 16 équipes en 4 séries; le tenant est cette fois l'Association Sportive du Bon Conseil, patronage de Saint-François-Xavier. Le club s'étant classé deux fois de suite premier en a la garde pendant un an. Le vainqueur, qui appartient à la deuxième série, a gagné les six matches qu'il a eu à jouer dans les deux saisons.

Devant l'affluence des engagements, il a fallu créer cette année le championnat des équipes premières jouant pour la première fois, qui compte 11 équipes en 3 séries, et le championnat des équipes secondes, groupant 14 teams en 4 séries.

Le Cross-Country interpatronages de Bordeaux, 8 février 1903, qui réunit 112 partants.

Que dire enfin du cross-country et des courses à pied, plus récents encore, puisque les Patronages ne les pratiquent que depuis l'an passé?

C'est en effet le 13 avril 1902 que 90 concurrents pour le cross et 60 pour les différentes épreuves de courses à pied se réunirent à Saint-Cloud. Le cross se disputa le matin et les courses l'après-midi, après un déjeuner pris en commun, de la plus cordiale façon. Cette année, le 8 février, à Bordeaux, un cross régional a réuni 112 engagés et le cross national, ainsi que les finales des courses à pied, fixés au 29 de ce mois — les épreuves éliminatoires de courses a pied auront lieu le 22, huit jours avant, — s'annoncent de la plus brillante façon.

L'œuvre athlétique des Patronages, qui n'émane pas de l'U. S. F. S. A., mais s'en est heureusement inspirée, a atteint, en un laps de temps fort restreint, des résultats sans précédents, puisqu'il faut déjà songer à la décentralisation.

Nous avons parlé du cross-country récent de Bordeaux. Le football-association est également pratiqué au Havre, Rouen, Pont-l'Evêque, Poitiers : 2000 jeunes gens font du sport à travers la France. La bonne semence a vite levé et les moissons s'annoncent belles.

F. Fos.

Une partie de football interpatronages au bois de Boulogne.

BLOC-NOTES

ESCRIME

UN MAITRE ITALIEN — Paris possède en ce moment dans ses murs un maître italien d'une grande valeur, Nicolas Revello.

Il est né à Montevideo, d'un père italien. Il a maintenant vingt-neuf ans et a étudié les armes à l'Ecole magistrale de Rome, sous la direction de M. Masanielle Parise. Il a donc été à bonne école.

REVELLO
Le maître Italien qui vient d'arriver à Paris.

Grand, bien découplé, il possède beaucoup de vigueur dans les attaques et est surtout un tireur riposteur de premier ordre.

Sa figure respire l'intelligence, il a bonne tournure et nos lecteurs pourront juger d'après sa photographie en garde que nous reproduisons ici, qu'il est plus écrasé que la majorité de ses compatriotes. Il juge qu'ainsi son départ sera plus rapide.

Revello vient d'accompagner Lucien Mérignac dans la tournée que celui-ci a faite au Brésil et il a recueilli, avec Lucien, de nombreux lauriers. Il est considéré, à juste titre, comme un des champions de l'Ecole italienne, en Amérique et aussi en Europe.

Revello est pour quelques jours à Paris ; nous le verrons très prochainement paraître en public. En attendant, il tire tous les jours à la salle Mérignac, où les amateurs l'applaudissent très sincèrement.

AUTOMOBILE

UNE EXPOSITION A LONDRES. — Samedi prochain s'ouvrira à huitième Exposition Internationale de l'Automobile à l'Agricultural Hall, Londres, organisée par M. Charles Cordingley, propriétaire du *Motor Car Journal*. Le premier «Show» a eu lieu en 1896 et, si l'on en juge par le grand nombre d'emplacements qui ont été retenus — il y en a plus de 300 — il n'y a pas à douter que l'Exposition de 1903 obtiendra un succès brillant.

La dernière de la saison, elle est en même temps la plus importante des Expositions anglaises. Parmi les marques françaises qui y seront exposées, nous notons les Clément, de Dietrich, Darracq, Peugeot, George Richard, Herald, Gobron Brillié, Serpollet, de Dion, Decauville, Renault, Gillet Forest, Chenard Walcker, etc.

CONCOURS DE TOURISME. — Un concours de tourisme est organisé par l'A. C. T. pour la semaine de Pâques. Il comprendra deux journées d'épreuves consécutives à disputer sur des parcours différents (les 17 et 18 avril).

La première journée (vendredi 17 avril) les concurrents auront à parcourir l'itinéraire suivant : Tours, Monnaie, Châteaurenault, Autrèche, Amboise, Bléré, Loches, Manthelan, Sainte-Maure, Montbazon, Tours. Au total : environ 148 kilomètres.

L'itinéraire de la deuxième journée (samedi 18 avril) est ainsi fixé : Tours, Château-Lavallière, Rillé, Giseux, Bourgueil, Chinon, Azay-le-Rideau et Tours, soit un parcours d'environ 135 kilomètres.

HIPPISME

LA NOUVELLE TRIBUNE DU JUGE, A ENGHIEN.

LA RÉOUVERTURE D'ENGHIEN. — Nous entrons dans la pleine saison des courses. La Société sportive d'Encouragement a rouvert la semaine dernière son hippodrome d'Enghien : le programme de ses premières réunions n'avait qu'un attrait secondaire. Une petite modification a été introduite dans l'agencement général du pesage. Nous avons donné l'an dernier une photographie de la tribune du juge à l'arrivée et nos lecteurs peuvent se souvenir qu'elle était surmontée d'une petite terrasse, qui était réservée aux membres du comité de la Société sportive. Cette terrasse a été supprimée et le juge se trouve comme sur les autres hippodromes, absolument isolé.

P. M.

BILLARD

Un Championnat d'Amateurs

Depuis longtemps je soutiens que l'élément le plus intéressant dans le sport du billard, comme dans tous les autres, était l'élément formé par les seuls amateurs.

Et cependant, dans les milieux où l'on pratique le billard, les amateurs ne passaient en général qu'en seconde ligne. Tout se réglait, semblait-il, par ordre de talent, et aucun avantage n'était fait à l'élément qui payait sur l'élément qui était payé.

Les meilleurs instruments étaient pour les professeurs ; les grands tournois n'avaient jamais qu'eux pour acteurs.

Il faut, à la vérité, convenir que leur jeu est plus intéressant que celui des meilleurs amateurs. Malgré cela, les joueurs par goût méritaient d'être encouragés tout autant que les joueurs par métier.

C'est ce qu'ont simultanément compris les deux plus grands établissements de billard de Paris. Et tous deux ont conçu l'idée d'un championnat du monde entre amateurs classés. Mais comme les meilleurs projets risquent d'avorter par suite d'une concurrence, les organisateurs, hommes d'un esprit sportif avisé, ont fondu les deux tournois en un seul qui se jouera le 22 mars et jours suivants à l'Eldorado sur un billard Brunswick spécialement monté pour la circonstance. Les meilleurs amateurs s'y mesureront.

Je donnerai la semaine prochaine les règles du tournoi et les noms des participants.

COUNT REDDEER.

FINANCE

Reprise générale

De savants augures avaient annoncé, l'an dernier, qu'à la série des vaches maigres allait succéder celle des vaches grasses. Incontestablement, nous y sommes entrés et le pronostic heureux commence à se réaliser.

Il ressort de la plus-value des métaux, de la hausse des cours des valeurs industrielles, d'un faible resserrement des capitaux disponibles, des chiffres fournis par les bilans de la Banque de France et de nos principales sociétés de crédit, qu'une reprise générale des affaires s'est produite.

A l'étranger comme en France, on signale une notable et triple recrudescence d'activité : financière, commerciale, industrielle.

Allons-nous donc vivre l'âge d'or ? C'est possible ! A condition, toutefois, que les événements politiques, tant à l'intérieur qu'au dehors, ne viennent pas troubler les excellentes intentions de travail dont sont privées toutes les contrées du monde.

Dans cette hypothèse optimiste, on peut compter sur une fructueuse période dont les finances des divers États ont autant besoin, sinon plus, que celles des particuliers, les vôtres (je suppose) et les miennes.

C. LEVRAI.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Détérioration des pneus due au mauvais montage des roues.

Le montage des roues à rayons métalliques demande des soins tout particuliers. La précaution essentielle consiste à éviter, autant que possible, que les extrémités des rayons ne fassent saillie dans la jante et ne dépassent la tête de leur écrou. Ce fait, lorsqu'il se présente dans une roue, peut occasionner aux pneumatiques les plus graves avaries. Comme l'enveloppe s'ajuste parfaitement sur la jante, on comprend que la moindre aspérité qui n'est pas prévue par le constructeur empêche les bourrelets de prendre leur place normale dans les crochets de la jante. Dans cette position défectueuse, l'enveloppe fatigue énormément à l'accrochage et les bourrelets arrivent à se détacher au bout de peu de temps. Lorsque pareil accident se produit, on ne manque pas d'accuser la qualité des pneus et d'en rendre responsable le fabricant, qui n'en peut mais.

Souvent aussi, la chambre à air a à souffrir de cet état de chose, qu'elle soit pincée entre les bourrelets mal placés, ou qu'elle soit elle-même en contact direct avec l'extrémité des rayons : dans les deux cas, on a des crevaisons continuelles et qui sont d'autant plus vexantes qu'on en ignore généralement la cause ; le chauffeur s'acharne à chercher un clou imaginaire qu'il ne trouve naturellement pas ; il remonte tant bien que mal son pneu et constate, au bout de quelques kilomètres, une nouvelle crevaison : le résultat est généralement une kyrielle d'injures contre le fabricant dont les enveloppes se laissent aussi facilement traverser par les clous. Combien de fois, hélas ! n'avons-nous pas été victimes de pareilles calomnies.

Pour éviter cet inconvénient dans la mesure du possible, nous munissons toutes les jantes qui doivent être montées à rayons métalliques d'un ruban assez épais qui s'interpose entre la chambre à air et la jante et empêche ainsi leur contact. Malgré cette précaution, il importe de vérifier si les extrémités des rayons ne dépassent pas et si le ruban est bien placé. Cette vérification doit être faite aussi souvent que possible, surtout lorsqu'on a serré et desserré les écrous de certains rayons, pour supprimer du jeu, par exemple.

Il est facile de faire disparaître avec une lime toute aspérité suspecte : ce petit travail évitera au chauffeur bien des ennuis et aura pour nous l'immense avantage de nous faire reconquérir son estime.

MICHELIN ET Cie.

COMMENT DEVENIR FORT
par J. DE LERNE, avec préface de GABRIEL BONVALOT.
1 volume 3.50
En vente à notre Salle d'Exposition, 9, Avenue de l'Opéra (au rez-de-chaussée).

Primes aux Abonnés de la "Vie au Grand Air"

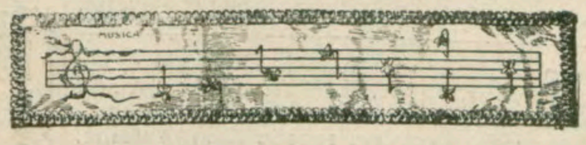
Nous avons songé qu'il serait agréable aux abonnés de la *Vie au Grand Air* de profiter des avantages offerts aux abonnés de *Musica* et de *Femina*. Le sportsman est, par nature, un galant homme et il sera très heureux de pouvoir offrir à une sportswoman de son entourage un des ravissants cadeaux ci-dessous.

Les anciens abonnés de la *Vie au Grand Air* pourront profiter de ces primes en renouvelant d'ores et déjà leur abonnement

Le Pendentif "Musica"

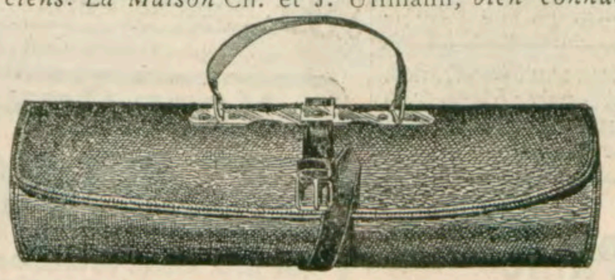
Ce délicieux pendentif, en patiné or, art nouveau, agrémenté d'une **perle fine véritable**, *a été créé par l'artiste joaillier* Beaudoin. *Ce bijou, qui serait certainement vendu de 18 à 20 francs rue de la Paix, sera envoyé à tout abonné de la* Vie au Grand Air *qui nous en fera la demande: il suffit simplement d'ajouter 3 fr. 50 au montant de l'abonnement pour l'écrin "modern-style" et les frais divers.*

Le Dessus de Clavier "Musica"

M. Henry, A la Pensée, *a composé pour nos abonnées un ravissant dessus de clavier (protège-notes) en soie rose-champagne, sur lequel court un délicat et très moderne dessin à broder. Les soies nécessaires à la broderie accompagnent le dessus de clavier.*

*Cet ouvrage ne vaut pas moins de 14 francs dans les magasins d'*Henry, A la Pensée. *Il suffit de le demander en s'abonnant et de joindre au montant de l'abonnement 2 fr. 50 pour frais divers.*

Le Rouleau Porte-Musique "Musica"

Le Rouleau à musique est un objet indispensable pour tous les musiciens. La Maison Ch. et J. Ullmann, *bien connue pour ses articles de musique, a créé à notre intention un modèle solide et élégant, permettant de porter la musique pliée ou roulée.*



Nous tenons à la disposition de ceux de nos abonnés qui ajouteront 2 fr. 50 pour frais divers (Étranger, 6 fr.) au montant de leur abonnement, un très joli rouleau porte-musique en cuir riche, avec monture en nickel (Valeur 15 francs).

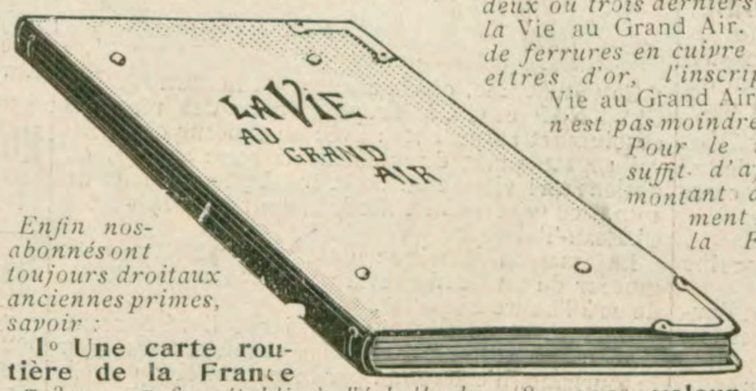
La Broche "Femina"

Cette broche art nouveau, patinée or et ornée de trois véritables perles fines, a été créée pour nos abonnés par l'artiste-joaillier Beaudoin. *Cet admirable bijou ne vaut pas moins de 18 francs. Il suffit de le demander en s'abonnant à la* Vie au Grand Air

et de joindre au montant de l'abonnement 3 fr. 50 pour l'écrin modern-style et les frais.

Le Carton Protecteur V. G. A.

Ce carton-protecteur permet de conserver à l'abri de toute atteinte les deux ou trois derniers numéros de la Vie au Grand Air. *Il est garni de ferrures en cuivre et porte, en lettres d'or, l'inscription "La Vie au Grand Air". Sa valeur n'est pas moindre de 3 francs. Pour le recevoir, il suffit d'ajouter au montant de l'abonnement 1 franc pour la France et 2 francs pour l'Étranger.*



Enfin nos abonnés ont toujours droit aux anciennes primes, savoir :

1° Une carte routière de la France *1m,30 × 1m,60, établie à l'échelle du 1/80 0000e,* **valeur 4 fr** *(pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Étranger).*

2° Un abonnement de 3 mois à « Femina », *la revue idéale de la Femme et de la jeune fille, magnifique magazine, illustré de 50 simili-gravures sur papier couché, très joli cadeau que nos abonnés pourront offrir à leur femme, mère, fille, sœur ou à leurs amies,* **valeur 3 fr.** *(pour le port et l'enchemisage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Étranger).*

3° Dix lignes dans les Petites Annonces, *à prendre dans le cours de l'abonnement, ce qui constitue le meilleur moyen de vendre, acheter ou échanger tout objet de sport,* **valeur 10 fr.**

4° 5 0/0 de remise. *sur tous les livres de sport et les primes sportives vendus dans nos Bureaux.*

5° Les numéros exceptionnels *édités par la* Vie au Grand Air, *chaque année, et qui n'ont pas été moindres de deux par an jusqu'à ce jour,* **valeur minima 1 fr. 50.**

Délai pour la Livraison des Primes : 15 jours.

s Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Petites annonces commerciales : **1 fr. 25** *la ligne.*

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

e passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

SURANCES SPORTIVES

surances Spéciales, 20, *Rue Taitbout Paris.* Téléphone : 283-41.

urance contre les accidents, pour être bien 'est-à-dire pour donner à ceux qui la con- t pleine et entière garantie, doit être faite eaucoup de soins, et demande le concours cialistes rompus à la confection des contrats nstituent cette garantie.

s'agisse d'assurances automobiles, de che- t voitures, ou d'assurances individuelles, la souscrite ne vaut que par les clauses y ins- clauses qui varient à l'infini suivant les cas. **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, s, se chargent de toutes les assurances en l, et tout particulièrement des assurances es pour lesquelles elles se sont spécialisées. s les sportsmen qui voudront être bien assu- ne pas payer des primes exagérées feront ien de s'adresser aux **Assurances Spé-**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donne- ute satisfaction.

demande, les **Assurances Spéciales** en- donner verbalement toutes les explications

donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 41.

AUTOMOBILES

sformation de motocycles à pétrole en urettes 2 places côte à côte. Débrayages ses. Lamy, 160, rue Oberkampf, Paris. Télé- 923-05. (6245)

ialité de location d'**Automobiles.** Garage ré **Bob-Walter**, 83, av. Grande-Armée. Té 503-50. Vente. Leçons. Achat. Atelier de ré- ons. Plantard, contremaître. (7018)

ıdre :

nneau PANHARD, 12 h. Phœnix,	
s égales, carrosserie Labourdette.	14.000 fr.
eau PANHARD, 10 h. Cent. neuf.	14.250 fr.
eau PANHARD, 10 h. Centaure peu é.....	14.000 fr.
eau MORS, 10 h., bon état.....	9.500 fr.
eau MORS, 6 h. Mod. 1902, bon état.	3.250 fr.
eau TURCAT-MERY, 16 h., neuf..	16.500 fr
eau DARRACQ, 8 h., bon état....	2.900 fr.
eau HERALD, mot. Herald, 12 h., .., belle carr., dais, glace, lanternes.	4.500 fr.
itures de *Marques* à solder depuis.	3.000 fr.

Grandes occasions.

sall de la Madeleine, 18, rue Royale, 131-24. (8013)

-Palace, 77 bis, avenue de la Grande-Armée. rage moderne pour 150 voitures. res Mors, 8 et 10 chx. rd-Levassor, 7, 10 et 12 chx, d'occasion, avec ., limousine et tonneau de luxe. son rapide des châssis Mors 11 et 18 chx. P L,) et 15 chx ; Dietrich licence T M, 16 et 24 chx. 12 chx, 4 cyl., carr. en parfait état, marche rapide. Prix : 6.000 fr. atelier de réparations. (8014)

sions : 2 Panhard, 4 chx, transformées en itures légères, moteur faisant 6 chx, à vendre arché. Demandez à essayer L'EUROPEENNE, Chauffeur, moteur de Dion, 6 chx, 3 vitesses che arrière, roues bois, à 3800 fr., la voiture eu le plus de succès dans le Critérium de mmation, 1re du classement général. Paris- feur, 28, rue Mogador. Tél. 281-80. (8011)

ıdre : Panh-Lev. 12 chx. carros. Labourdette. nh-Lev. 5 chx Paris-Amsterdam, 2 all., carr. e Labourdette. h-Lev. 8 chx Paris-Amsterdam. h-Lev. 7 chx lég., 2 all., tonneau et limousine ıtables. nent 8 chx, 2 cyl. 2 carros. limousine et dou- haéton, roues égales, 2 phares-lanternes, eux accessoires. nent, 8 chx. 2 cyl. roues égales tonneau. est Loste, 37, rue Brunel, Paris. Téléph, 555-43. (8012)

re Peugeot 4 pl., 9 chev., capote, radiateur, npe Henry, accessoires, bon état de marche. 28, rue du Bois, à Levallois. (8022)

rette de Dion 6 ch., 3 pl., parfait état, acces- es, 3000 francs. Lapauze, 39, rue d'Allemagne. (8023).

re 7 chevaux Panhard, occasion exception- le. S'adresser : 218, boulevard Pereire. (8024)

CARTES POSTALES

d Bauvais, soldat commis, 19e Section C.O.A. serne Charon, Alger, échange cartes postales, t types avec tous pays. Réponse immédiate. (2033)

Hemonet, 14, rue de Chabrol, Paris, échange cartes vues et types avec tous pays, rép. ass. (8025)

René Guile, 1, place des Petits-Murs, Nantes (Loire-Inférieure), échangera cartes postales vues avec France et étranger. Envoie belles vues de Bretagne. Réponse sûre et immédiate, (2034)

P. Collot, Montreuil-sur-Blaise (Haute-Marne), enverra une carte postale contre une photo Potin. (8026)

CHEVAUX

Plusieurs belles paires chevaux de service, brillants, hautes actions. Chevaux de selle et de chasse, provenant de Démontes de Grandes Ecuries. Tatt. de la Madeleine, 18, r. Royale. (8017)

CHIENS

Beau chien de chasse, Gordon Setter, à vendre, Arthur Mezt, 24, rue Poncelet (8027)

Chiens de toutes races : Colleys, Loulous, Cockers, Fox-terriers, Griffons. Bocquet, 35, rue Clisson. (8008)

DIVERS

A vendre bonne condition, tri à pétrole, 2 ch. 3/4 avec voit. remorque, pièces de rechanges, réservoirs, eau, essence et huile, parfait état. — 21, rue Lavoisier, Desfossé. (2031)

YACHTS

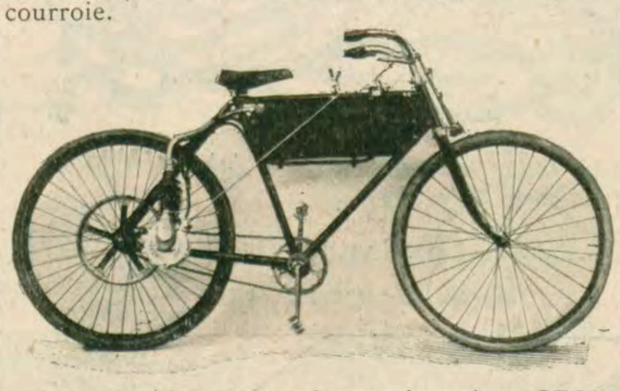
Pressé 200 francs. Yacht 1/2 tonn. fien keel houari, cons. angl. bonne occas. Texier fils aîné, Petit-Gennevilliers (Seine). (8027)

AUTOMOBILE

LES MOTOCYCLETTES POUR SERVICE DE MONTAGNE

Jusqu'ici, la motocyclette avec sa transmission par courroie ne se prêtait pas au service des montagnes, même avec des moteurs très puissants, 2 et 3 chevaux. En raison de l'effort énorme à produire, la courroie s'allongeait rapidement et patinait au premier kilomètre de forte côte.

Or, depuis quelque temps, on commence à voir dans les localités montagneuses des Alpes et des Pyrénées une nouvelle motocyclette munie d'un moteur en prise directe sur la roue arrière au moyen d'un engrenage, ce qui assure un rendement à la jante inconnu, à ce jour, par les types à courroie.



Cette machine, construite par la maison GEORGIA KNAP et Cie, à Troyes, donne des résultats absolument stupéfiants : avec un moteur de 1 cheval 1/4 attaquant directement la roue arrière, on obtient une vitesse de 30 k. 500 à l'heure dans du 10 p. 100 (vitesse atteinte à la course de la côte à Château-Thierry).

La maison fabrique des motocyclettes avec moteur de un demi-cheval qui permet une vitesse de 40 à l'heure en palier.

Le moteur de 2 chevaux qui est livré couramment aujourd'hui par tous les constructeurs pour le tourisme, n'est vendu par la maison Knap et Cie que pour la course, en ce sens qu'avec 2 chevaux en prise directe elle obtient du 80 à l'heure ; c'est du reste ces machines qu'on verra dans Paris-Madrid.

Un moteur de 1 ch. 1/4 donne du 60 à l'heure en palier ou se multiplie à 40 à l'heure pour service de montagne. C'est un grand progrès accompli dans la construction de ces machines ; aussi tenons-nous à féliciter les ingénieux constructeurs de cette innovation pratique qui sera le succès de la saison.

Echos

NOS JARDINS

Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* sont toujours certains de trouver d'excellents tuyaux d'arrosage résistants à toutes pressions, ainsi que les accessoires de montage, chez Morel, passage du Havre, 61 (*près l'entrée de la gare Saint-Lazare*), maison très recommandée pour la bonne qualité de tous ses produits en caoutchouc.

UTILE RECOMMANDATION

Vichy est tellement connu qu'on croit suffisant de demander de l'eau de Vichy sans spécifier la source. C'est une erreur ; pour avoir toute garantie de bonne provenance, on ne saurait trop recommander de désigner l'une des sources de l'Etat : *Célestins, Grande-Grille* ou *Hôpital*, les seules connues autrefois et celles qui ont fait le succès de la célèbre station ; de même que pour les Comprimés, en présence de la contrefaçon, il faut bien spécifier Comprimés Vichy-Etat.

∴

GARAGE CENTRAL

La plupart des chauffeurs sont obligés de garer leur voiture près des fortifications parce qu'ils ignorent l'existence, en plein centre de Paris, d'un garage spacieux, confortable, où l'on puisse en toute sécurité laisser son automobile.

A ceux-là, nous dirons que cet établissement existe : c'est le Grand Garage central situé 4, rue Buffault (faubourg Montmartre), dont le directeur est M. Bory, bien connu dans le monde de l'automobile.

Ajoutons que le Grand Garage central, est concessionnaire des voitures Darracq.

∴

LE CARBURATEUR SUPPRIMÉ

Quoique cela puisse paraître impossible, ce sera bientôt chose faite, grâce à M. Hautier, l'intelligent directeur de la Société Hautier & Cie. En effet, ladite maison va lancer bientôt sur le marché un type de réservoir gazogène dont on a dit le plus grand bien.

Ce réservoir gazogène supprimerait purement et simplement le carburateur actuel et sa délicate fonction. Il réaliserait, de plus, le maximum d'économie et de rendement.

Espérons que nous le verrons prochainement en ligne.

∴

La Société **Falconnet-Pérodeaud** informe sa clientèle qu'à partir du 10 mars **M. Bertault** ne fait plus partie de son personnel et cesse par conséquent de la représenter pour la Bande **Kelly**.

Elle prie donc sa clientèle de vouloir bien lui adresser directement par lettre toute communication jusqu'à ce qu'elle ait accrédité un nouveau représentant.

∴

CHEMINS DE FER DU NORD ET DU SOUTH EASTERN & CHATAM

Paris à Londres en 7 heures.

Services Rapides, Quotidiens, de la Malle.

Départs de Paris-Nord à

8 h. 40 *m.* — 9 h. 45 *m.* — 11 h. 35 *m.* — 4 h. *s.* — 9 h. *s.*

Traversée maritime env. 1 heure.

Pour prix des places et renseignements, s'adresser à l'Agence de la Compagnie, 30, Boulevard des Italiens, ou à la Gare du Nord.

OFFICIERS MINISTÉRIELS

CHASSE très giboyeuse, 420 hectares, 1 h. Paris. A louer de suite, avec ou sans château et parc. S'adresser à Me Maciet, notaire à Paris, 60, boulevard Sébastopol.

R. MIROMESNIL, 74. Maison 466m. R. b. 28850. M. à p. 250 000 f. Adj. Ch. n. 31 mars. S'ad. not. Patte, Pontoise ; A. Morel d'Arleux et Dauchez, 37, quai Tournelle.

GENTILLY maison, av. Raspail. 41. M. à p. 20 000 fr. et ter., av. de la Chaussée. 1. M. à p. 12 000 fr. Adj. Ch. n. Paris, 31 mars, Me Brécheux, n. 21, av. d'Italie.

HOTEL à Paris, Bd Beauséjour, 45 (quartier de la Muette). Cnte 1329m. Lib. de loc. M. à pr. 175 000 fr. A adj. sur 1 ench. Ch. not. Paris, 31 mars. Me Flamant-Duval, notaire, 24, rue Lafayette.

MAISON pass. de Ménilmontant (r. Oberkampf, 38), Rev. br. 7 450 f. M. à prix 60 000 f. A adj. sur 1 ench. ch. des not. de Paris, le 31 mars 1903, par Me Philippot, notaire, 10, rue Saint-Antoine.

NEUILLY S.-SEINE. TERRAIN, Bd Bourdon, 52 et r. Borghèse. Ce 1 014m. M. à p. 20000 fr. Adj. Ch. n. Paris, 31 mars. Me Charpentier, n. 16, av. Opéra.

MAISON av. jard. r. de l'Abbé-Groult, 55, Cce 300m. env. M. à pr. 15000 fr. Adj. Ch. not. Paris, le 31 mars. S'adresser à Me Bourdel, notaire, 30, rue Beuret.

MAISON rue des **TOURNELLES** 38. Revenu 5 820 francs. Mise à prix : 55000 fr. A adj. sur 1 ench. Ch. des notaires de Paris, 31 mars. Me Bourdel, notaire, 30, rue Beuret.

VENTE au Palais, le 2 avril 1903, à 2 heures :

HOTEL A PARIS

RUE ALPHONSE-DE-NEUVILLE, n° 7.

Mise à prix. . . . . 20 000 fr.

S'adresser à Me Delarue, avoué à Paris, 51, rue de Miromesnil.

OFFICIERS MINISTÉRIELS

Vente au Palais à Paris, le 28 mars 1903, à 2 heures.

MAISON A PARIS

RUE DE LA GRANDE-CHAUMIÈRE, 9

Contenance : . . . . . 415 mètres environ.
Revenu : . . . . . 5 000 francs environ.
Mise à prix : . . . . . 40 000 francs.

S'adresser à Me **DUBAIL**, avoué poursuivant, boulevard Saint-Michel, 54, à Mes Dubourg et Cahon, avoués, et Cousin, notaire.

MELUN PROPTÉ du Jard, beau château, communs, canal (eaux vives), gd parc, bois, etc. Cce 46 hect. CHASSE, PÊCHE. Adj. Ch. not. Paris, le 28 avril. S'adr. aux n. Mes Vingtain et Moyne, 7, r. Laffitte.

PROPTÉr. de l'Amiral-Roussin. 14, 16 et 18. Cce 800 m. env. Rev. br. 9 130 fr. porté à 9 530 fr. à p. du 12 août proch. M. à p. 90 000 fr. Adj. s. 1 ench. ch. n. Paris, le 31 mars 1903. S'adr. à Me Amy, n. 105, r. de la Pompe.

Adj. sur 1 ench. Ch. notaire Paris, 24 mars 1903.

64 HECT. 86 a. 09 de TERRE, cne de VERT-ST-DENIS, canton de Melun, 5 lots. Rev. net des 5 lots 8 123 fr. 75. Mise à prix, lot. 161 000 fr.

BELLE PROPTÉ à AVRAINVILLE, près ARPAJON Cce 3 hect. et CLOS BOISÉ de 3 h. 30. Mise à prix 30 000 fr. et 10 000 fr. av. fac. de réun.

FERME de la PREVOTE à AVRAINVILLE. Cce 76 hectares, 99 ares. Ferm. ann. 8657 fr. Chasse rés. au propriétaire. Mise à prix. 175 000 fr.

29 HRES BOIS même lieu. M. à p. 20 000 fr. S'ad. aux not. à Paris. Mes Laverne, Legay, Agnellet et Cotelle, 25, Bd Beaumarchais.

2 MAISONS à Paris, 1° r. de Sèvres, 74, R. br. 19835 fr. 2° r. Nationale, 130, et r. Clisson, 70, 72, 74, av. gd ter. R. n. 4 200 fr. Cces env. 1 492m23 et 3350m. M. à p. 250 000 et 70 000 fr. Adj. m. s. 1 ench. Ch. not. Paris, 31 mars. S'ad. à Me Demanche, not. 8, r. Odéon.

VENTE au Palais à Paris, le 26 avril 1903, à 2 heures, en 6 lots :

1° PROPRIÉTÉ A PARIS

BOULEVd St-JACQUES, nos 39, 41, 43 (XIVe arr.)
Contce 1895 m. env. Rev. net env. 18807 fr.
Mise à prix. . . . . 220 000 fr.

2° MAISON A PARIS RUE D'ASSAS N° 85

(VIe arrondissement). Revenu net environ 15898 fr.
Mise à prix. . . . . 200 000 fr.

3° MAISON A PARIS RUE BRÉZIN N° 25

(XIVe arrondissement). Revenu net environ 10776 fr.
Mise à prix. . . . . 130 000 fr.

4° MAISON A PARIS R. DENFERT-ROCHEREAU, 45

(Ve arrondissement). Revenu net environ 2 725 fr.
Mise à prix. . . . . 35 000 fr.

5° PIÈCE DE TERRE à St-Remy-les-Chevreuse (S.-et-O.). Cont. 2 hect. 2 ares 39 centiares env. Rev. brut 180 fr. environ. M. à p. 6000 fr. 6° PIECE de TERRE à St-Remy-les-Chevreuse (S.-et-O.) Cont. 8 ares 44 cent. env. Mise à prix 100 fr. S'adresser à Mes Dubourg, avoué, 5, Pl. St-Michel ; Péronne et Salato, avoués ; Lindet et Albert Morel d'Arleux, notaires, et sur les lieux pour visiter.

6 LOTS de TERRAIN à CLICHY-LA-GARENNE, rue Curton, 6. Cont. totale 1736 m. 61 M. à p. 30 f. à 45 f. le m. A adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, 31 Mars. S'ad. à Me Donon, n. à Paris, 9, r. Villersexel.

MAISON D'ANGLE

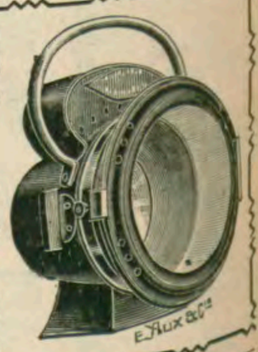
près la grande Poste, construction pierre de taille.
Louée par baux . . . . . 18 000 fr.
A VENDRE DE SUITE . . . . . 218 000 fr.
S'adresser à M. Pérard, 97, rue Réaumur, Paris.

MAISONS à vend. de suite. L'une neuve, louée 4500. Prix, 56 000. — Autre, louée 15000 Prix, 185 000. S'ad. M. Bourgoin, 2, r. du 4-Septembre, Paris.

PHARE RADIUS
et Auto-Générateur d'Acétylène

TARIF ILLUSTRÉ SUR DEMANDE

F. ALEXANDRE
53, r. Blanche, Paris



HORS CONCOURS
MEMBRE du JURY, PARIS 1900
ALCOOL DE MENTHE **RICQLÈS**
(Le Seul Alcool de Menthe véritable)
SOUVERAIN contre Indigestions, Maux de Cœur, de Tête, d'Estomac, Grippe et Refroidissements.
EXCELLENT aussi pour les DENTS et la TOILETTE.
Exiger le nom : DE RICQLÈS

Le Gérant : Jarrige.

Corbeil — Imp. Éd. Crété